Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 listopada 1935 r. | NR. 33

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Postulaty gospodarczych sfer portowych

W ramach konferencji z Międzyministerjalną Komisją Współpracy z Samorządem gospodarczym zagadnienia, związane z funkcjonowaniem portu gdyńskiego stanowiły samodzielny dział w pracach konferencji. Było to niezbędnem dla uwypuklenia całokształtu tych zagadnień w wielu wypadkach specyficznych i przez to mało znanych, jak również i dla powiązania ze sobą poszczególnych problemów portowych. Jest rzeczą oczywistą, że w ramach konferencji nie było można przedstawić obszernie wszystkich spraw bieżących, wymagających skądinąd terminowego załatwienia. Należało więc siłą rzeczy uwzględnić jedynie zagadnienia najważniejsze i najbardziej palące, a pozatem noszące cechy zagadnień ogólnych, odnoszących się do kompetencji przedstawicieli ministerstw, które w komisji były reprezentowane.

Na czoło tych zagadnień wysunięta została sprawa zasadnicza zasad, na których administracja portu powinna się zdaniem gospodarczych sfer portowych, opierać.

Zagadnienie reformy administracji portu, podniesione już przed 4 laty, w niczem nie utraciło na swej aktualności.

Rozwój Gdyni, jako ośrodka handlowego, aczkolwiek czyniący dosyć wolne postępy jak również zmiana charakteru obrotów portowych przyczyniły się do wytworzenia różnorodności czynności handlowych administracji portowej. Z tej racji władze portowe muszą rozstrzygać problemy i zagadnienia o znaczeniu coraz większem, sięgające głębiej życia gospodarczego. System urzędowy pracy administracji portowej staje wobec tego coraz częściej w kolizji z potrzebami życia.

Sytuacja obecna w Gdyni jest pod pewnym względem paradoksalna. Naczelnik Urzędu Celnego, gdyńscy reprezentanci władz kolejowych, Naczelnik Urzędu Skarbowego — mają na swoich odcinkach większe kompetencje i większą swobodę działania, niż Dyrektor Urzędu Morskiego, a więc dyrektor portu. O ile powtarzane przez gdyńskie koła gospodarcze od szeregu lat żądania decentralizacji wszelkich władz na rzecz władz lokalnych w Gdyni dały pozytywne i nieraz znaczne efekty w odniesieniu do władz celnych, kolejowych itd., to w zakresie administracji portu system centralistycznego załatwiania wszelkich spraw utrzymał się prawie że w pełni. Do zatwierdzenia do Ministerstwa Przemysłu i Handlu idą stale rzeczy niewątpliwe o charakterze wykonawczym, gdzie Ministerstwo nic prawie nie ma już do dodania albo ujęcia. Wskutek tego zmiana tej czy innej opłaty portowej, podpisanie tej lub innej umowy dzierżawnej, połączone zawsze jest z procedurą niesłychanie długą, podczas gdy życie wymaga nieraz rozstrzygnięcia odręcznego.

Podobnej decentralizacji domaga się polityka inwestycyjna w porcie. O ile inwestycje podstawowe: nabrzeża, tory kolejowe, pierwsze magazyny i dźwigi — miały charakter inwestycyj niewątpliwie potrzebnych, o tyle obecnie każda nowa inwestycja jest ściśle zespolona z bieżącemi potrzebami handlowej eksploatacji portu i nie może być bez większego ryzyka zadecydowana bez zupełnie szczegółowego uzgodnienia jej z tymi, którzy w porcie pracują. Dlatego też także dalsza rozbudowa portu musi być prowadzona nie z Warszawy, a na miejscu.

Wreszcie zmiana rządów centralistycznych na zdecentralizowane konieczna jest ró-

wnież w zakresie gospodarki finansowej w porcie. Powiększenie ilości urzędników na tym lub innym odcinku, zamówienie potrzebnego sprzętu przeładunkowego, uskutecznienie tego lub innego wydatku, którego wymagać będzie konkurencja z innemi portami — nie może czekać na zatwierdzenie z Warszawy.

Gdyńskie koła gospodarcze uważają, że dalszy rozwój portu jest możliwy dopiero po zasadniczem zreformowaniu zasad administracji portowej, przy zachowaniu 3-ch następujących zasad: 1) przeniesienie zarządu portem z Warszawy do Gdyni; 2) przyciągnięcie do współadministracji portem gdyńskich kół gospodarczych; 3) zapewnienie portowi gdyńskiemu samodzielności budżetowej i personalnej.

Zważywszy, że powyższa reforma administracji portowej, wymagająca zmian ustawowych, musi potrwać czas jakiś, gdyńskie koła gospodarcze proszą o następującą reformę prowizoryczną: 1) rewizja budżetu Urzędu Morskiego i uznanie zasady jego nienaruszalności in minus; 2) rozszerzenie kompetencyj Dyrektora Urzędu Morskiego w zakresie bieżących zagadnień eksploatacyjnych; 3) rozszerzenie kompetencyj Tymczasowej Rady Portowej.

Jeśli chodzi o sprawy żeglugowe, to w pierwszym rzędzie uzasadniona została w czasie konferencji przez przedstawiciela Związku Armatorów Polskich konieczność rozbudowy polskiej floty handlowej, zarówno w dziedzinie żeglugi regularnej, jak i żeglugi nieregularnej (trampowej), z uwagi na sprzyjający moment konjunkturalny, oraz ze względu na polski bilans płatniczy, dla którego dopływ dewiz z frachtów morskich stanowi poważną pozycję, jak również i ze względu na rolę, jaką odgrywa żegluga morska w kształtowaniu się naszego handlu zagranicznego oraz rynku pracy

Pomimo, że polska flota handlowa wyrażać się będzie, nawet po wejściu na linję wykańczanego na stoczni w Monfalcone motorowca „Batory", jedynie 1½ pro mille w stosunku do tonażu światowego, odgrywa ona jednak coraz większą rolę w polskiem gospodarstwie narodowem, czego dowodem jest fakt, że 27% linij regularnych wychodzących z Gdyni/Gdańska, obsługiwanych jest przez polską banderę. Statystyki wzrostu przewozów, zwłaszcza na linjach regularnych, wykazują dobitnie, że nasza flota handlowa często toruje drogę eksportowi polskiemu.

Obecna sytuacja międzynarodowej żeglugi morskiej sprzyja rozbudowie nowo powstających flot handlowych. Reglamentacja obrotu międzynarodowego i podział transportów morskich stoją ze sobą nieraz w ścisłej łączności, jak na to wskazują najnowsze umowy handlowe zawierane przez Wielką Brytanję. Przejawiająca się również od paru tygodni tendencja do podwyżki frachtów morskich, oraz wzrastający popyt za tonażem, pozwalają z mniejszem ryzykiem organizować niektóre połączenia regularne i otwierają pewne możliwości dla żeglugi nieregularnej, Rozbudowa obu tych działów naszej floty handlowej winna następować równomiernie. Należy tu mieć na uwadze rozbudowę linij regularnych, albowiem obecny moment, bardzo korzystny dla obsady niektórych szlaków, może się już więcej nie powtórzyć. Rozbudowa ta winna mieć miejsce szczególniej w tych kierunkach, na których zatrudnione są obecnie statki charterowane, albowiem ich wyniki eksploatacyjne dają dostateczną gwarancję dla postawienia analogicznego tonażu polskiego.

Podkreślić należy również z całym naciskiem, że obecny moment konjunkturalny sprzyja w dużym stopniu rozwojowi żeglugi nieregularnej. Dostateczna ilość ładunków masowych, jak np. węgiel, drzewo, zboże itd. pozwala, przy zmniejszonej nieco konkurencji zagranicznej, na racjonalną kalkulację żeglugi trampowej. Dziedzina ta pozostaje szeroko otwartą dla inicjatywy prywatnej. Ładunki masowe są i będą stałem zjawiskiem w naszym handlu zamorskim, wobec czego i przewóz morzem powinien odbywać się pod polską banderą. Rozbudowa i rozwój przedsiębiorstw prywatnych powinny mieć miejsce w ścisłem współdziałaniu z czynnikami rządowemi. Ustawowe ramy dla tego poparcia i pomocy stwarza ustawa z dn. 25 listopada 1925 r. o popieraniu polskiej żeglugi morskiej (Dz. Ust. Nr. 125 poz. 891) pozostająca dotychczas ustawą papierową z uwagi na brak przepisów wykonawczych, zapowiedzianych w jej art. 8. Ustawa ta przewiduje pomoc państwową dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych przez:

1) udzielanie taniego kredytu lub gwarancji państwowej na inwestycje, zakup i remont statków,

2) przez częściowy zwrot opłat kanałowych,

3) przez uwolnienie przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na lat 15.

Zrealizowanie zasad tej ustawy w formie wydania przepisów wykonawczych, mogłoby się wydatnie przyczynić do zwiększenia naszej floty trampowej, która z natury rzeczy może interesować kapitał prywatny. Wpływ zaś tego kapitału i jego stopień zainteresowania mogą ze swej strony oddziałać w sposób decydujący na rozwój polskiego trampingu.

Koniecznym elementem rozbudowy polskiej marynarki handlowej jest postawienie jej na równi tak pod względem warunków ustawowych, jak i warunków faktycznych, z banderami obcemi.

W tym celu należałoby przyspieszyć prace legislacyjne, by nasze ustawodawstwo morskie ściśle dotrzymywało kroku ustawodawstwom obcym, o ile chodzi o międzynarodowe porozumienia żeglugowe. Chodzi tu w szczególności o wydanie szeregu rozporządzeń wykonawczych do ratyfikowanej już przez Polskę międzynarodowej konwencji o

bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie w r. 1929, jak również i o ratyfikowanie dwóch konwencyj brukselskich z roku 1910, dotyczących zderzania się statków na morzu, oraz ratownictwa i pomocy morskiej.

Dalej należałoby zwolnić wszystkie polskie przedsięb. żeglugowe od podatku i opłat państwowych, na wzór zwolnienia, z którego korzysta Spółka Akcyjna „Żegluga Polska“ na podstawie ustawy z dnia 17 marca 1932 o przekształceniu Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska“ na Spółkę Akcyjną. Zwolnienie to winno obejmować nietylko podatki i opłaty państwowe, lecz również i wszelkie dodatki samorządowe, wymierzane prawie zawsze w wysokości podatków państwowych i obciążające w dużym stopniu pozostałe polskie przedsiębiorstwa żeglugowe. Podstawą dla zwolnienia mogłaby być ustawa z dnia 25 listopada 1925 o popieraniu żeglugi morskiej (Dz. Ust. Nr. 125, poz. 891), a względami przemawiającemi za wprowadzeniem takiej ulgi dla polskiej marynarki handlowej są argumenty konkurencyjności, albowiem inne bandery korzystają również w szerokiej mierze ze zwolnień podatkowych.

Jako następny warunek o charakterze prawnym niezbędny dla rozwoju polskiej marynarki handlowej, jest zreformowanie ubezpieczenia społecznego w stosunku do personelu zatrudnionego przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe z uwzględnieniem postulatów przedłożonych czynnikom rządowym przez Związek Armatorów Polskich.

Znieść 2%-ową opłatę stemplową, uiszczaną od biletów okrętowych, z wyjątkiem żeglugi przybrzeżnej, na podstawie art. 92 ustawy o opłatach stemplowych. Należy dodać, że w rozporządzeniu wykonawczem Ministra Skarbu do ustawy o ulgach w opłatach stemplowych, od pism, stwierdzających czynności prawne w portach polskiego obszaru celnego (Dz. Ust. poz. 937 z r. 1934), została ta sprawa pominiętą, mimo odnośnych starań tut. organizacyj gospodarczych.

W zakresie inwestycyj portowych sfery gospodarcze portowe wskazały na konieczność kontynuowania prac inwestycyjnych, mających przedewszystkiem na celu usprawnienie już istniejącego aparatu portowego, a dalej przystosowanie portu gdyńskiego do wykonania zadań, wynikających z jednej strony z prac jego w zakresie ściągnięcia nowych ładunków tranzytowych a z drugiej w kierunku rozwoju portu, jako ośrodka przemysłowego o charakterze morskim.

Zainteresowane sfery portowe stwierdziły, że akwizycja wielkich ładunków, przechodzących dotąd przez porty obce wzgl. drogą lądową, dobiega końca. Do zdobycia pozostaje jeszcze, w obecnem stadjum obrotów handlu zagranicznego Polski około 250 tys. ton wysoko cennej drobnicy, przedstawiającej wartość ogólną około 200 miljonów złotych.

Pozatem Gdynia liczyć się musi w swej pracy inwestycyjnej z ewentualnością obsługi całego handlu zamorskiego Polski, która może zaistnieć w wypadku, podobnym do przesilenia w stosunkach polsko-gdańskich na tle perturbacyj, wywołanych przez dewaluację guldena gdańskiego.

Do rzędu inwestycyj pilnych należy pogłębienie basenów przy nabrzeżach szwedzkiem i holenderskiem celem umożliwienia przybijania do tych nabrzeży statków o większem zanurzeniu w związku z tem, że obecnie przewozi się węgiel z Gdyni większemi statkami do krajów dalekich.

Do równie pilnych inwestycyj należy również budowa 2 magazynów, jednego dla śledzi na nabrzeżu Angielskiem, a drugiego dla towarów masowych na nabrzeżu Rumuńskiem w wolnej strefie.

W celu wzmożenia zdolności przepustowej portu gdyńskiego w zakresie ładunków drzewnych koniecznem jest wykończenie placów firmy „Port Drzewny“ wraz z 3 pirsami.

Do inwestycyj o większym zakresie, jednak niezbędnym do rozpoczęcia już obecnie należą przedłużenie Mola Pasażerskiego o 300 m² oraz budowa Kanału Przemysłowego o długości 2000 mb. Przygotowanie tego kanału oraz terenów do niego przylegających jest nieodzownym warunkiem dalszego rozwoju przemysłu. Obecnie bowiem nie posiada port w Gdyni w porcie przemysłu, nastawionego na obrót zamorski.

Dla należytego wykorzystania wolnej strefy konieczną jest budowa magazynów drobnicowych na nabrzeżu Rumuńskiem o powierzchni ca. 20.000 m², zaś dla ściągnięcia do portu gdyńskiego handlu zbożem niezbędnem jest intensywne kontynuowanie budowy elewatora zbożowego.

Praca przeładunkowa w porcie wymaga również nowych inwestycyj w dziale dźwigów na nabrzeżach portowych.

Według obliczeń sfer portowych dla należytej obsługi przeładunku towarów w porcie koniecznem jest zainstalowanie na różnych nabrzeżach jeszcze 57 dźwigów i 1 zasobnika samoważącego dla rudy o nośności 200 ton.

Szereg bardzo poważnych postulatów i zastrzeżeń wysunęły sfery portowe w stosunku do rozbudowy sieci kolejowej w obrębie portu.

Stwierdziły one mianowicie, że od chwili rozpoczęcia budowy węzła kolejowego Gdyni wskazywano na wadliwość tej budowy. Tory nabrzeży zostały źle rozplanowane, tory stacyjne źle rozłożone. Jako przykład podano rozbudowę dużych poszczególnych grup torów z zupełnem zaniedbaniem rozbudowy torów łącznikowych między grupami i w szczególności torów wyciągowych. Cały szereg podobnych błędów spowodował duże trudności w ruchu wagonowym w obrębie portu, które potęgują się ze względu na dalsze braki torów w porcie. Wprawdzie kolej wykonuje w dal-

szym ciągu inwestycje, jednakże niezawsze są one uzgadniane z potrzebami gospodarczemi, powstają stąd łatwo ujemne konsekwencje, których późniejsze usunięcie przedstawia trudności, nieraz niemożliwe do usunięcia.

Jako na inwestycje naglące wskazanem zostało na konieczność rozbudowy dalszych torów odstawczych dla węgla, przeładowywanego na nabrzeżach Szwedzkiem, Śląskiem i Duńskiem oraz na torach t. zw. „Wykopu“, gdzie nie można już obecnie pomieścić nadmiaru wagonów. Zwrócono również uwagę na brak dostatecznej ilości wag kolejowych, zwłaszcza na „Wykopie“.

Dla przeprowadzenia racjonalnej pracy rozrządowej na nabrzeżach, konieczne są urządzenia mechaniczne dla przetaczania, czy to we formie traktorów tankowych, czy to w formie kabestanowych i pociągaczek linowych.

W zakresie taryf sfery portowe domagają się wprowadzenia jako generalnej zasady szybkości decyzji, zwłaszcza jeśli chodzi o taryfę tranzytową. Minister Komunikacji winien upoważnić osobę, która w tych sprawach powinna decydować bez porozumienia się z całym szeregiem innych ministerstw, komitetów i komisyj i dawać decyzję najpóźniej w ciągu 48 godzin od chwili zapytania, a w nagłych wypadkach nawet w drodze telefonicznej, jak to ma miejsce w Niemczech. Walka z konkurencją innych kolei tylko na tej drodze może dać wyniki.

Wszystkie opłaty portowe o charakterze fiskalnym, a przedewszystkiem opłaty za podstawienie wagonów powinne być zdaniem sfer zainteresowanych, jako taryfowo nieuzasadnione, skasowane. Opłaty za faktycznie wykonane czynności powinne być poddane gruntownej rewizji w kierunku dostosowania ich do opłat, obowiązujących w portach niemieckich. Przedewszystkiem obniżone muszą być opłaty za postojowe wagonów oraz opłaty stacyjne. Wysunięto również szereg postulatów w zakresie wysokości poszczególnych stawek taryfowych.

Ważną dla Gdyni jest również sprawa uzyskania szybkiego połączenia kolejowego ze stolicą. Wszystkie państwa przedewszystkiem kładą nacisk na najsprawniejsze i najszybsze połączenie portów z głównemi miastami, co dla licznie przybywającej do portów klienteli jest bardzo ważne.

Ze względu na duże inwestycje, które musiałyby być wyłożone na przyśpieszenie pociągów na linji Gdynia — Gdańsk — Warszawa przez Mławę lub Laskowice, wskazane byłoby puszczenie szybkobieżnych pociągów przez Prusy Wschodnie.

W dziedzinie podatkowej portowe sfery gospodarcze wysunęły zastrzeżenia co do zasad i techniki zwalniania przedsiębiorstw portowych od podatku obrotowego. Wskazanem mianowicie zostało, by komisja dla spraw handlu, powołana przez ministra gen. Zarzyckiego, w roku 1933 ustaliła zasadę, zasadniczo przez Ministerstwo Skarbu przyjętą, że firmy, zwolnione od podatku przemysłowego, będą automatycznie dalej ze zwolnień korzystały po ukończeniu się ich okresu zwolnienia. Tej praktyki Ministerstwo Skarbu nie dochowuje, przeciwnie ,wnioski o prolongatę zwolnienia, zawczasu przez firmy wniesione, nie są załatwiane do czasu rozpoczęcia się okresu nowego, co n. p. powoduje, że firmy nie wiedzą, czy uwzględniać w swej kalkulacji stawkę podatku obrotowego czy nie.

Również zwolnienia nowe są udzielane drogą procedury bardzo przewlekłej i niejednokrotnie zdarza się, że przedsiębiorstwa o charakterze pionierskim nie otrzymują — wbrew temu, co oczekiwać należało — zwolnienia od podatku obrotowego. W związku z tem sfery portowe wysunęły postulat:

Prosimy o odnośne zarządzenie w odnośnych resortach, by zasada, przyjęta swego czasu w Komisji dla spraw handlu, została zastosowana, a mianowicie: aby ulgi udzielane były zasadniczo na czas, przewidziany w ustawie, to znaczy na 10—15 lat i aby udzielenie zezwoleń na czas krótszy traktowane było tylko jako możliwość kontroli ze strony rządu, w razie jeżeli w międzyczasie sytuacja danego przedsiębiorstwa zazna poważnych zmian.

Sfery portowe wysunęły dalej zastrzeżenia co do interpretowania przepisów prawnych i praktyk władz skarbowych. Zasady, stosowane przez lokalne władze skarbowe przy ustalaniu podstaw opodatkowania, wymagają niejednokrotnie zmian, i tak n. p. w międzynarodowych stosunkach żeglugowych istnieje zwyczaj, że np. makler okrętowy płaci załadowcy refakcję, która dochodzi niejednokrotnie do 50% stawki maklerskiej, pobieranej od armatora. W ten sposób stwarza międzynarodowy zwyczaj fikcję znacznie większego obrotu od obrotu istniejącego, co powoduje, że stawka podatku obrotowego firm maklerskich dochodzi niejednokrotnie faktycznie do 3%.

Sytuacja tak wytworzona jest tembardziej uciążliwa, że podatku obrotowego od przedsiębiorstw żeglugowo-portowych nie znają takie kraje jak Anglja, Szwecja, Danja i inne. W tych warunkach wydaje się koniecznem wyłączenie z podstaw opodatkowania podatku obrotowego sum, stanowiących refakcję dla załadowcy, a więc nie stanowiących faktycznie sum obrotów.

Sfery portowe wysunęły dalej postulat, aby przepisy Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1. 6. 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, obejmowały możliwość zwalniania przez skarb państwa od podatku dochodowego nietylko przedsiębiorstw komunikacyjnych i przemysłowych, osiadłych w Gdyni, ale również przedsiębiorstw handlowych (maklerstwo, ekspedycja, magazyny portowe itp.)

Wreszcie sfery portowe wysunęły postulat zwalniania tranzakcyj kredytowych, zawieranych przez banki, osiadłe w Gdyni, od opłat stemplowych.

Jako postulat ogólny sfery portowe wysunęły konieczność przeniesienia do Gdyni z Grudziądza siedziby władzy skarbowej 2-giej instancji.

Przechodząc do sformułowania swych postulatów w zakresie służby celnej, portowe sfery gospodarcze wskazały na znaczny postęp w organizacji tej służby, jaki stopniowo zachodzi w ostatnich latach. Tem niemniej rozwój obrotów portowych i połączonych z niemi manipulacyj celnych stale wyprzedza odnośne zarządzenia władz celnych. Pomimo, że szereg uprawnień dyrekcji ceł w Poznaniu przelanych zostało na Urząd Celny w Gdyni, wciąż jeszcze daje się konstatować szereg poważnych niedomagań w zakresie spraw personalnych, kontroli fachowej i spraw rachunkowo - kasowych. Istnienie tego stanu rzeczy wskazuje na konieczność stworzenia w Gdyni osobnej Morskiej Dyrekcji Ceł, która obejmowałaby swą kompetencją wybrzeże i sąsiednie powiaty aż do linji kolejowej Piła — Tczew.

Na podstawie dokładnych obliczeń statystycznych sfery portowe udowodniły, że pomimo wzrostu ilości pracowników celnych w rejonie portowym, zatrudnienie ich nie zmalało, a raczej przeciwnie, wzrosło, co oczywicie odbija się na sprawności manipulacyj celnych. W związku z tem sfery portowe wysunęły postulat zwiększenia etatu rewizorów o dalsze 19 osób. Wielkiem utrudnieniem pracy władz celnych stanowi brak instrukcji morsko-celnej, który to brak wyższe władze celne usiłują wyrównać wydawaniem szeregu okólników, co oczywiście pracę niezmiernie komplikuje. W tych warunkach konieczność wydania takiej instrukcji ogólnej jest sprawą palącą.

Dalsze postulaty portowych sfer gospodarczych dotyczyły wprowadzenia liberalnego ustawodawstwa i liberalnej praktyki karnoskarbowej w zakresie celnym na terenie portu gdyńskiego. Postulaty te m. in. wskazały na konieczność zunifikowania prawa karno - celnego w Gdyni i w Gdańsku, a w wypadkach, gdy to jest niemożliwe, wyeliminowania przepisów celno-karnych z ogólnej ustawy karnoskarbowej i stworzenia przepisów celno - karnych dla Gdyni. Przepisy te pod względem rygorów powinny odpowiadać liberalizmowi odnośnych przepisów gdańskich. To samo dotyczy liberalnego stosowania w praktyce przepisów celno-karnych.

Portowe sfery gospodarcze wskazały dalej na konieczność zliberalizowania warunków uzyskiwania kredytów celnych w Gdyni, z których obecnie firmy portowe prawie nie korzystają ze względu na wysoki koszt tych kredytów, wymagających albo gwarancji bankowej albo drogiej i przewlekłej procedury przy udzielaniu gwarancji hipotecznej. W porównaniu z Gdańskiem sfery portowe gdyńskie znajdują się w zakresie kredytów celnych w znacznie gorszem położeniu.

Ostatnim postulatem sfer portowych w dziedzinie celnej było zreorganizowanie techniki interpretowania klauzul na pozwoleniach na przywóz w drodze ustalenia w Gdyni stałego delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu, którym był upoważniony do definitywnego decydowania w sprawach interpretowania tych klauzul, jak to ma miejsce w Gdańsku.

Również na podstawie szczegółowo opracowanego materjału statystycznego gospodarcze sfery portowe wysunęły szereg postulatów w dziedzinie obsługi pocztowo - telegraficznej w Gdyni. Na podstawie tych danych, wykazujących bardzo poważny wzrost dochodów poczty i telegrafu w Gdyni, w przeciwieństwie do innych większych ośrodków Polski, gdzie dochody te spadły w latach ostatnich, sfery gospodarcze słusznie domagały się rozszerzenia i usprawnienia obsługi, która w wielu wypadkach decyduje o szybkiem załatwieniu poważnych tranzakcyj portowych. Postulaty te dotyczyły stałego powiększania personelu na poczcie i w urzędach telegraficznych i przy telefonach. Co się tyczy tych ostatnich, to poważne zastrzeżenia wywołują połączenia Gdyni z zagranicą, która odbywa się jeśli chodzi o państwa zachodnio - europejskie przez Warszawę. Dotyczy to w szczególności rozmów z Danją, Holandją, Norwegją i Anglją. Jedynie z Niemcami i ze Szwecją połączenia telefoniczne odbywają się bezpośrednio. Wykazaną została również niedostateczna ilość przewodów do rozmów telefonicznych pomiędzy Gdynią a poważniejszemi ośrodkami Polski.

Obszerny wyżej przytoczony materjał, przedłożony komisji, objął jak widzimy, najważniejsze zagadnienia, dotyczące działalności sfer portowych. Ze względu na znaczenie Gdyni dla życia gospodarczego całego kraju, wymienione postulaty, spodziewać się należy, wzięte będą pod rozwagę.

Wiadomości z Gdyni

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu *październiku br. 587.956,5 ton* wobec 639.836,7 ton w mies. wrześniu br., oraz 627.803,9 ton w miesiącu październiku 1934 r.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują spadek 8,1%-owy w porównaniu z ub.

miesiącem wrześniem, oraz 6,3%-owy spadek w stosunku do obrotów miesiąca października 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów miesiąca sprawozdawczego złożył się przywóz zamorski — 75.309,3 ton, oraz wywóz zamorski — 512.647,2 ton.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (75.309,3 ton) w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem (64.623 ton) wykazuje wzrost 16,5%-owy, natomiast w stosunku do importu zamorskiego w mies. październiku 1934 r. (65.119 t.) wykazuje wzrost 15,6%-owy.

Wzrost importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem rb. spowodowała przedewszystkiem pozycja rud różnych i wypałków pirytowych, która wyniosła 21.247 t. wobec 3.444 t. we wrześniu br. Oprócz poz. rud różnych i wypałków pirytowych wykazały wzrost pozycje: owoców świeżych — 1.128 t. (938 t.), kawy, kakao i herbaty — 672 t. (554 t.), śledzi solonych — 2.441 t. (1.480 t.), pirytów — 2.198 t. (brak w m. wrześniu), asfaltu — 393 t. (184 t.), tłuszczu i olejów rośl. — 615 t. (259 t.), tłuszczy zwierz. sur. — 1.443 t. (495 t.), tranu — 634 t. (483 t.), siarki — 765 t. (467 t.), garbników — 1.291 t. (1.204 t.), juty — 824 t. (771 t.), oraz kauczuku — 542 t. (478 t.) Poza pozycją rud, wypałków i pirytów pozostałe pozycje wykazują bardzo nieznaczny wzrost, przyczem ilość ich jest również bardzo mała. Natomiast poważną grupę stanowią pozycje towarowe importu, które uległy poważnemu zmniejszeniu w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem rb. Należą tu głównie pozycje: ryż surowy — 89 t. (306 t.), owoce suszone — 482 t. (524 t.), nasiona oleiste — 1.713 t. (1.751 t.), nasiona różne — 28 t. (70 t.), rośliny i materjały roślinne — 33 t. (75 t.), żywica — 441 t. (673 t.), oleje — 120 t. (194 t.), farby — 26 t. (49 t.), żużle Thomasa — brak w październiku rb. (1.500 t. we wrześniu rb.), sól potasowa — 100 t. (3.250 t.). skóry — 2.243 t. (2.276 t.), wełna — 638 t. (1.026 t.), bawełna — 6.238 t. (7.001 t.), szmaty — 577 t. (1.017 t.), papier — 1.514 t. (1.589 t.), celuloza — 825 t. (928 t.), złom żelazny — 18.865 t. (24.653 t.), miedź — 701 t. (1.073 t.), wyroby żelazne i metalowe — 239 t. (393 t.), maszyny, aparaty i części — 188 t. (258 t.), części wagonów i lokomotyw — 315 t. (953 t.) oraz samochody, motocykle i części — 68 t. (91 t.) Wśród powyższych pozycyj importu zwraca szczególną uwagę poważny spadek przywozu złomu żelaznego, którego rekompensatą jak gdyby jest poważny wzrost przywozu różnych rud i wypałków pirytowych. Trudno dziś orzec jakie przyczyny wywołały spadek importu zamorskiego. Niemniej podkreślić należy, iż drugie półrocze rb. przynosi z sobą stałą tendencję spadku importu. Spadek ten nawet w ostatnich miesiącach jest poniżej średniej importu miesięcznego (85.129 ton).

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Październik 1935 r.	Październik 1934 r.
Ryż surowy	89	13
owoce świeże	1.128	1.360
„ suszone	482	491
konserwy owocowe	21	21
orzechy i migdały	66	119
kawa, kakao i herbata	672	1.169
korzenie	105	165
nasiona oleiste	1.713	5.770
nasiona różne	28	46
rośliny i mater. roślinne	33	4
żywica	441	282
śledzie świeże	543	697
śledzie solone	2.441	2.541
rudy różne i wyp. pir.	21.247	3 665
piryty	2.198	6.810
oleje	120	139
smoła i smary	4	4
asfalt	393	6
tłuszcze i oleje rośl.	615	199
tłuszcze zwierz. sur.	1.443	1.430
tran	634	172
napoje alkoholowe i wina	62	263
tytoń	124	130
siarka	765	295
przetwory chemiczne	225	433
farby	26	30
garbniki	1.291	2.713
fosforyty	—	—
żużle Thomasa	—	—
sól potasowa	100	—
skóry	2.243	2.845
wełna	638	819
odpadki wełny	89	105
przędza wełniana	36	19
bawełna	6.238	6.708
odpadki bawełny	112	145
przędza bawełniana	68	30
len, konopie, sizal i inne włókna rośl.	58	135
juta	824	1.122
szmaty	577	399
kauczuk	542	439
wyroby gumowe	66	25
papier	1.514	414
papa, tektura	35	4
celuloza	825	679
żelazo sur.	385	—
metale różne	405	192
złom żelazny	18.865	18.880
miedź	701	765
cyna	53	10
cynk	109	—
wyr. żelazne i metal.	239	618

maszyny, apar. i części	188	128
części wagonów i lokom.	315	—
samochody, motocykle i części	68	28
różne	3.107	1.633
Razem	75.309	65.119

Eksport zamorski w miesiącu sprawozdawczym (312.647,2 t.) wykazuje 10,8%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem rb. (375.213,7 t.), oraz nieco mniejszy 8,8%-owy również spadek w stosunku do eksportu zamorskiego mies. października 1934 r. (362.686,9 t.) Ten poważny spadek eksportu spowodowała podobnie, jak w ubiegłych miesiącach grupa wytworów mineralnych: węgla eksportowego 406.104 t. (439.185 ton), węgla bunkrowego — 27.015 t. (28.195 t.), oraz koksu — 18.827 t. (24.444 t.). Od pewnego czasu ten stały niemal barometr obrotów towarowych portu zdecydował i w tym miesiącu o ogólnych obrotach. Spadek węgla eksportowego w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 7.5%. Poza grupą węglową uległy obniżeniu pozycje towarowe: mąka ryżowa — 325 t. (400 t.), mąka — 5 t. (25 t.), słód — 619 t. (978 t.), nasiona i rośliny — 273 t. (583 t.), bekony — 1.749 t. (2.071 t.), jaja — 2.245 t. (3.126 t.), masło — 723 t. (744 t.), cement — 150 t. (1.404 t.), cukier — 6.497 t. (8.133 t.), makuchy — 849 t. (1.260 t.), melasa — brak w m. październiku (5.846 t.), wytłoki buraczane — brak (452 t.), karbid — 222 t. (305 t.), biel cynkowa — 204 t. (303 t.), sól potasowa — brak (200 t.), skóry — 45 t. (55 t.), tkaniny — 369 t. (517 t.), bawełna i odpadki — 8 t. (150 t.), bale i słupy — 850 t. (1.907 t.), drzewo tarte — 14.383 t. (30.178 t.), wyroby z drzewa — 388 t. (454 t.), klepki — brak (345 t.), meble gięte — 307 t. (387 t.), wyroby koszykarskie — 16 t. (27 t.), papier — 1.104 t. (1.210 t.), żelazo handlowe — 4.249 t. (6.092 t.), szyny kolejowe — 20 t. (3.984 t.), rury żeliwne, żelazne stal. — 1.548 t. (2.503 t.), oraz blacha cynkowa — 340 t. (377 t.). Jeden z najpoważniejszych artykułów eksportu zamorskiego, drzewo tarte, wykazuje nietylko 52,3% spadek w miesiącu sprawozdawczym, ale nawet dotychczasowe rezultaty w okresie 10-ciu miesięcy r. b. (162.199 t.) pozostają daleko w tyle za tym samym okresem roku ubiegłego (179.326 t.). Równie ujemnie przedstawia się eksport węgla kamiennego w okresie 10-ciu miesięcy rb. (4.163.340 t.) w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego (4.188.021 t.). Z pośród bardziej wartościowych artykułów eksportu zwraca uwagę spadek artykułów hodowlanych, jak bekony, masło i jaja. Spadek ten trwa już ostatnio od paru miesięcy i winien zwrócić baczniejszą uwagę zainteresowanych. Miesiąc sprawozdawczy przyniósł z sobą również spadek wywozu produktów hutniczych, jak żelazo handlowe, szyny kolejowe, rury żeliwne i żelazne.

Do poz. towarowych, które w miesiącu sprawozdawczym wzrosły należą: żyto — 50 t. (16 t.), strączkowe — 29 t. (5 t.), mąka pastewna — 2.449 t. (102 t.), ryż — 108 t. (15 t.), szynki i inne pekl. — 119 t. (89 t.), sól — 492 t. (75 t.), rudy różne — 1.921 t. (brak w m. wrześniu), przetwory mięsne — 591 t. (381 t.), tłuszcze zwierz. sur. — 359 t. (138 t.) spirytus — 42 t. (brak w m. wrześniu), soda — 1.705 t. (602 t.), saletra — 4.304 t. (5 t.), dykty i forniery — 1.644 t. (1.394 t.), papa, tektura — 175 t. (112 t.), celuloza — 1.273 t. (969 t.), żelazo sur. — 1.150 t. (brak w m. wrześniu), metale różne — 279 t. (145 t.), wyroby żel. i metalowe — 2.170 t. (1.143 t.) oraz cynk — 1.628 t. (1.225 t.). Podkreślić należy ostatnio wzmagający się eksport zamorski produktów chemicznych.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Październik 1935 r.	Październik 1934 r.
Zboże (żyto)	50	210
strączkowe	29	—
mąka ryżowa	325	—
mąka pastewna	2.449	640
mąka	5	—
ryż	108	154
słód	619	916
owoce świeże	3	—
konserwy owocowe	—	2
nasiona i rośliny	273	143
szynki i inne peklowane	119	171
bekony	1.749	1.796
ptactwo bite	105	248
jaja	2.245	1.311
masło	723	—
cement	150	469
sól	492	203
rudy różne	1.921	20
węgiel eksportowy	406.104	482.623
węgiel bunkrowy	27.015	13.363
koks	18.827	20.402
oleje i parafiny	1	27
tłuszcze zwierz. surowe	359	—
przetwory mięsne	591	130
cukier	6.497	2.069
napoje alkoholowe i wina	—	2
spirytus	42	88
makuchy	849	1.515
melasa	—	—
wytłoki buraczane	—	—
soda	1.705	810
salmiak	11	31
karbid	222	153
farby	11	—
biel cynkowa	204	182
mączka kostna	—	—
sól potasowa	—	—
saletra	4.304	—
nawozy azotowe (siarczan amonu)	—	2.910

skóry	45	59
tkaniny	369	521
bawełna i odpadki	8	74
bale i słupy	850	—
drzewo tarte	14.383	11.322
wyroby z drzewa	388	238
klepki	—	47
dykty i forniery	1.644	550
meble gięte	307	263
wyroby koszykarskie	16	27
papier	1.104	728
papa, tektura	175	103
celuloza	1.273	1.283
żelazo sur.	1.150	—
żelazo handlowe	4.249	—
metale różne	279	4.643
wyroby żel. i metalowe	2.170	3.396
szyny kolejowe	20	2.356
materj. nawierzchni kolej.	—	—
rury żeliwne i żelazne	1.548	1.266
cynk	1.628	1.163
blacha cynkowa	340	556
różne	2.593	3.504
Razem	512.647	562.687

Korzystnem zjawiskiem w obrotach portu jest wzrastający udział obrotów drobnicowych po wyeliminowaniu na przywozie złomu żelaznego, a na wywozie zaś węgla kamiennego, bunkru, koksu, bali i słupów oraz drzewa tartego. Udział obrotów drobnicowych na przywozie w październiku rb. wyniósł 75%, wobec 71.1% w październiku roku ubiegłego. Niezmiernie skromnie przedstawia się udział obrotów drobnicowych na wywozie. Wyniósł on w październiku rb. 8.9% wobec 6.3% w październiku roku ubiegłego.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 394 statki (420) o pojemności 366.778 n. r. t. (420.262 n. r. t.), wyszło zaś 406 statków (407) o pojemności 362.498 n. r. t. (409.604 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Anglja — 3, Niemcy — 4, Danja — 5, Stany Zjedn. Am. P. — 6, Norwegja — 7, Finlandja — 8, Grecja — 9, Holandja — 10 i t. d., wykazując korzystne przegrupowanie się Anglji z 5-go miejsca (we wrześniu) na 3-e. na niekorzyść Niemiec, które z 3-go miejsca (we wrześniu) zajęły obecnie 4-e. Danja przesunęła się z 6-go miejsca (we wrześniu) na 5-e. Podkreślić należy nadal poważne przesunięcie się bandery włoskiej z 8-go miejsca (we wrześniu) na 13-e miejsce (w październiku), będące niewątpliwie następstwem toczącej się wojny włosko-abisyńskiej.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni zmniejszył się z 1000.6 n. r. t. (we wrześniu) na 930.9 n. r. t. (w październiku).

Średni postój statku wyniósł 47.2 godzin wobec 54.9 godzin we wrześniu rb.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie uległa dalszej obniżce z 39 (we wrześniu) na 35 (w październiku).

Ruch statków w miesiącu październiku rb. ilustruje poniższe zestawienie:

	Przyszło ilość	Przyszło N.R.T.	Wyszło ilość	Wyszło NRT.
Polska	60	59.371	60	58.230
W. M. Gdańsk	3	1.443	3	1.443
Anglja	26	36.781	26	36.134
Danja	45	34.577	50	35.667
Estonja	7	3.012	6	2.795
Finlandja	15	17.929	11	14.229
Francja	1	1.931	1	1.931
Grecja	7	18.727	5	12.585
Hiszpanja	1	2.276	1	2.276
Holandja	11	9.477	10	7.945
Irlandja	1	284	—	—
Islandja	1	520	1	520
Łotwa	5	5.320	5	5.320
Niemcy	54	34.661	58	37.431
Norwegja	31	17.912	32	21.011
Rumunja	2	4.509	2	4.509
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.693	6	18.599
Szwecja	115	90.208	126	97.922
Turcja	—	—	1	154
Włochy	2	6.147	1	2.385
Z. S. R. R.	—	—	1	1.412
Razem	394	366.778	406	362.498

Reprezentowane były bandery 21 państw wobec 20 państw w m. wrześniu rb.

Ruch pasażerów w związku z jesiennemi chłodami osłabł nadal. Przyjechało bowiem 494 osób (w m. wrześniu 1.254 t.), wyjechało zaś 1.001 osób (w m. wrześniu 1.435 t.) W tem przyjechało: z Anglji — 50 osób, Belgji — 37, Danji — 28, Finlandji — 5, Francji — 8, Holandji 7, Niemiec — 3, Norwegji — 1, via W. M. Gdańsk — 8, St. Zjedn. Am. P. — 324, oraz ze Szwecji — 23; wyjechało zaś: do Anglji — 98 osób, Francji — 499, Holandji — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 379, Szwecji — 1, Estonji — 7, oraz via W. M. Gdańsk — 15.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w miesiącu październiku ogółem 120.682 t. towarów wobec 88.046,5 t. w październiku ubiegłego roku. Ładunków importowych było 21.702 ton (w październiku 1934 r. 15.427 ton), eksportowych 98.529 ton (w paźdz. ub. r.: 59.936,5 t.), oraz tranzytowych ładunków 451 t. (w październiku ub. r. przewieziono między portami obcemi i transito 12.683 t. towarów). Z powyższego widać, że pokaźny wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca zeszłego roku nierówno się rozłożył między trzy główne grupy przewozu: eksport wzrósł nieco więcej niż import, natomiast przewozy

między portami obcemi i przewozy tranzytowe spadły do minimum względem poważnej liczby ok. 13.000 t. takich ładunków w październiku ub. r. Składały się one wówczas z powrotnych ładunków rudy (trampy Żeglugi Polskiej) i węgla (trampy Polroba) przewiezionych w paru partjach całookrętowych między portami obcemi.

Z poszczególnych towarzystw żeglugowych najwięcej przewiozła Żegluga Polska - 67.471 ton (w paźdz. ub. r. 43.290 ton) w tem w wywozie 48.975 ton (X 1934: 23.900 t.), w przywozie 18.045 ton (X 1934: 12.538 t.) i w przewozach między portami obcemi i w tranzycie 451 t. (X 1934: 6.852 t.). Na statkach Żeglugi Polskiej wzrost eksportu zaakcentował się więc wyraźniej niż w liczbie globalnej przewozów pod polską banderą, przewyższając zeszłoroczny eksport o zgórą 100 procent.

Przewozy linij regularnych dały 21.392 ton, wobec 16.726 t. w październiku ub. roku. Linje regularne wywiozły 14.114 t. (X 1934 — 8508 t.), przywiozły 6.827 ton (X 1934: 6.666 t.) i ładunków tranzytowych miały 451 ton (X 1934: 1.552 t.). Na linjach regularnych więc widzimy tylko nieznaczny wzrost przywozu względem ub. roku, przy olbrzymim wzroście ruchu wywozowego.

Podział ładunków, pomiędzy Gdynią i Gdańsk na statkach linij regularnych Żeglugi Polskiej był następujący: wywieziono przez Gdynię 6.262 ton towarów, przez Gdańsk 7.852 ton, przywieziono przez Gdynię 5.383 ton, przez Gdańsk 6.518 ton. W obydwu więc kierunkach Gdańsk ma pewną liczbową przewagę nad Gdynią w przewozach linij regularnych Żeglugi Polskiej, co w kierunku eksportowym zwłaszcza tłumaczy się obfitością ładunków zboża i różnych sortymentów drzewa.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 46.079 t. towarów (X 1934: 26.564 t.) w tem w wywozie 34.861 ton (X 1934: 15.392 t.) a mianowicie węgla 33.476 ton (X 1934: 12.989 t.) i drzewa 1.385 ton (X 1934: 2.403 t.), natomiast międzyportowych przewozów nie było (X 1934: 5.300 t. rudy). Przywóz na trampach wyraził się liczbą 11.218 t. (X 1934: 5.872 t.) w obu wypadkach importowych towarem była wyłącznie ruda. Trampy Żeglugi Polskiej dzięki przewozom rudy jako powrotnego ładunku dały przeszło stuprocentowy wzrost przewozów importowych wobec odpowiedniego miesiąca ub. roku, wyróżniając się tem znacznie od wszystkich innych grup, które nie miały tak znacznego wzrostu przywozu.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego - w tym wypadku tylko m/s Piłsudski, wykonał 2 podróże — jedną z Nowego Yorku i drugą z Gdyni do N. Yorku przewożąc ogółem 695 pasażerów i 1799 t. ładunku. Z Ameryki przyjechało 320 osób i 649 t. ładunku (X 1934: 503 t. ładunku, do Ameryki 375 osób i 1.150 t. ładunku (X 1934: 299 t. ładunku). Wzrost ilości ładunku jest tembardziej korzystny, że w październiku ub. r. było nie 2 lecz 3 podróże: 2 z Ameryki i jedna w odwrotnym kierunku.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 10.037 t. towarów (i 47 koni) październik ub. roku: 7.375 t. towarów i 15 koni. W kierunku eksportowym przewieziono 7.029 ton i 47 koni (X 1934: 5.181 t. i 15 koni), w kierunku importowym 3.008 ton (X 1934: 2.386 t.) Wzrost przewozów objął więc zarówno wywóz, jak i przywóz, jednakże wzrost eksportu jest znaczniejszy.

Podział ładunków eksportowych tego towarzystwa pomiędzy Gdynię i Gdańsk przedstawił się następująco:

Wywieziono przez Gdynię 5.156 ton (X 1934: 2.942 t.), przez Gdańsk 1.873 ton (X 1934: 2.047 t.). Przywieziono do Gdyni 2.377 t. (X 1934: 1.404 t.). do Gdańska 631 t. (X 1934: 982 t.). Podział ładunków pomiędzy kierunki Londynu i Hull przedstawił się następująco: Wywieziono do Londynu 2.705 t. i 23 konie, w tem z Gdyni 2.321 t. i konie, z Gdańska 384 t., do Hull 4.324 i 24 konie, w tem z Gdyni 2.835 ton i konie, z Gdańska 1.489 ton.

Przywieziono z Londynu 1. 445 t. w tem do Gdyni 1.072 t., do Gdańska 373 t., przywieziono z Hull 1.305 t. w tem do Gdyni 1.305 t. i do Gdańska 258 t. W absolutnych liczbach ruch na Hull przeważa nad ruchem w kierunku Londynu jak w imporcie, tak i szczególnie w eksporcie, jednakże na jeden odjazd przypada w kierunku londyńskim 60—90% więcej ładunku, gdyż w kierunku Hull odjazdy odbywają się 2 razy częściej.

Statki Polskarobu przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 41.375 ton węgla, wobec 36.539,5 t. przewiezionych w październiku ub. roku. Cały węgiel wywieziono jak zwykle przez Gdynię i to do Szwecji 34.925 t. i do Norwegji 6.450 t. Październikowy wywóz zeszłoroczny był o wiele więcej rozbity, gdyż wywożono do Szwecji, Norwegji i Belgji oraz przewożono obcy węgiel w ilości około 6.000 ton do Danji. Wykonano 15 podróży i odwiedzono porty: Bergen (2 razy), Gefle (3 razy), Göteborg (2 razy), Norrköping, Södertelje, Malmö, Vesteras, Oxelösund, Halmstad, Stockholm, Slite.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO GDYNI W PAŹDZIERNIKU B. R.

W ciągu października przywieziono ogółem do portu gdyńskiego 6.225 ton bawełny, z tej ilości na bawełnę amerykańską przypadło 4.458,7 ton, na bawełnę egipską 556,3 ton i na bawełnę egzotyczną 1.210 ton. — W porównaniu do miesiąca poprzedniego zanotować należy wzrost ogólnego przywozu o 807 ton przyczem wzrost przywozu bawełny

amerykańskiej wyraził się liczbą 256 ton, przywóz bawełny egzotycznej wzrósł o 168 ton i wreszcie bawełny egipskiej 383 tony.

Z ogólnej ilości bawełny amerykańskiej przywieziono statkami bezpośredniej komunikacji 2.745,5 ton oraz z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich 1.713,2 ton, zwraca przytem na siebie uwagę fakt, że w miesiącu poprzednim z przeładunkiem w portach europejskich przywieziono do Gdyni zaledwie 749 ton. Z ogólnej ilości bawełny egipskiej 556 ton przywieziono do Gdyni statkami bezpośredniemi 488 ton i 68 ton z przeładunkiem w innych portach. — Cała ilość bawełny egzotycznej (1210 ton) przywieziona została do Gdyni z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich. W tej liczbie w Bremie przeładowano 325 ton w Antwerpji — 321 ton, w Rotterdamie 239 ton, reszta w mniejszych ilościach w portach Hamburga, Kopenhagi, Amsterdamu, Nowego Yorku, Manchesteru i Londynu.

OTWARCIE STACJI TARYFOWEJ GDYNIA — PORT OKSYWIE.

Z dn. 20 listopada br. Zarząd Kolei otworzył nową stację taryfową na obszarze portu w Gdyni pod nazwą „Gdynia Port Oksywie". Odległość do tej nowej stacji będzie liczona taka sama jak do wszystkich innych stacyj portowych w Gdyni t. j. 8 klm. od stacji Gdynia.

FUNDACJA GOSPODARCZYCH SFER PORTOWYCH.

Gdyńskie sfery portowe chcąc uczcić pamięć Marszałka Piłsudskiego, powzięły jednomyślną uchwałę ufundowania w Gdyni gmachu, któryby służył potrzebom kulturalno-oświatowym robotników zatrudnionych w porcie. Uchwała ta została w szybkiem tempie zrealizowana i w najbliższym czasie rozpocznie się budowa domu. Dom stanie przy ul. Portowej na placu ofiarowanym przez Min. Przemysłu i Handlu.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W PAŹDZIERNIKU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w ciągu października 513.310,6 ton, z czego na przywóz przypadło 87.556,7 ton i na wywóz 425.753,9 ton. Ogólna ilość przeładowanych towarów w porównaniu do danych za ten sam miesiąc roku zeszłego wykazuje spadek o 48.859 ton. Spadek ten jednak wynika wyłącznie ze zmniejszenia wywozu o 61.831 ton, natomiast przywóz wzrósł o 12.972 ton. Główniejsze zmiany w przywozie zanotować należy w stosunku do towarów następujących, (w nawiasach liczby, odnoszące się do przywozu w tym samym miesiącu roku zeszłego). Zwiększenie przywozu wykazały: Rudy 61.246,2 ton (39.108,4 ton), fosforyty 3.556 ton (2.759 ton), tłuszcze zwierzęce — 1.021 ton (792,4 ton), żelazo i stal — 1.306 ton (1.088 ton). Zmniejszenie przywozu nastąpiło w towarach następujących: Nasiona 109,2 ton (2930,4 ton), kawa 89,7 ton (325,7 ton), kakao 34,1 ton (138,4 ton), śledzie solone 1283,6 ton (6080,4 ton), żelazo surowe 457,8 ton (730,1 ton), przędza bawełniana — 130,2 ton (245,7 ton), przędza wełniana 2,4 ton (78,8 ton), szmaty 0,4 ton (158,5 ton), całkowicie odpadł przywóz wełny, gdy w październiku roku zeszłego przywieziono 44 tony.

W wywozie nastąpiły zmiany następujące. Zwiększenie wywozu wykazały: Pszenica 8076,2 ton (0), rośliny strączkowe 4610,7 ton (818,2 ton), mąka 21.888 ton (4024,1 ton), smary do szybów 1403,6 ton (13,9 ton), parafina 1627,3 ton (1516,9 ton); zmniejszenie wywozu wykazały towary następujące: żyto 14.660,3 ton (34.092,8 ton), jęczmień 44.875,2 ton (50.561,8 ton), bekony 75,6 ton (149,3 ton), węgiel — 217.615 ton (283.423,5 ton), smary — 1119,3 ton (1681.6 ton), cukier 0,5 ton (269,3 t.), makuchy 515,6 ton (1581.4 ton), cynk 101,3 ton (481,5 ton), oraz tarcica 38.896,4 ton (47.099,1 ton). W ciągu 10 miesięcy roku bieżącego przywóz do portu gdańskiego wyniósł 609.601 ton, gdy w tym samym okresie roku ubiegłego wynosił on 526.669 ton, widzimy więc, że przywóz wzrósł o 82.932 ton. W tym samym okresie wywóz wyniósł 3.594.652,8 ton, co w porównaniu do przywozu zeszłorocznego, wynoszącego 4.777.228,7 ton stanowi spadek o 1.182.575,9 ton, głównym towarem, który spowodował ten spadek był węgiel.

Wiadomości Morskie

S/S „PREMJER" ODPŁYNĄŁ Z GDYNI POD WŁOSKĄ BANDERĄ.

Dnia 16-go b. m. s/s „Premjer" Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego, od dłuższego czasu unieruchomiony i zastąpiony na linji Gdańsk — Gdynia — Londyn nowozbudowanym s/s „Lech" odpłynął do Neapolu już pod włoską banderą. S/s „Premjer" (ex

„Tasso") zbudowany w Leith w r. 1922, o pojemności 3.540 t. r. brutto i 2.172 t. r. netto został sprzedany towarzystwu „Tirrenia" (Flotte Riunite Florio - Citra) w Neapolu za ok. 40.000 Ł.

POLSKA NALEŻY RÓWNIEŻ DO BALTWHITE TIMBER SCHEME.

Sekretarjat Baltic Q International Maritime Conference komunikuje urzędowo, że do nowej „Baltwhite Timber Scheme" przystępują w zasadzie następujące kraje: Anglja, Niemcy, Belgja, Danja, Hiszpanja, Estonja, Finlandja, Francja, Grecja, Włochy, Łotwa, Norwegja, Niderlany, Polska i Szwecja. Konferencja zwraca się do armatorów tych krajów, które przystąpiły do nowego porozumienia, ażeby poparli dążenie do utrzymania drzewnych frachtów Bałtyku i Białego Morza na odpowiednim poziomie. Uwzględniając stawki płacone w r. 1935 nowowypracowane normy minimalnych stawek na drzewo są umiarkowane i słuszne. Specjalny komitet konferencji natychmiast podniesie te stawki minimalne, jak tylko sytuacja międzynarodowego rynku frachtowego na to pozwoli. Normy są ustalone z ważnością od 1 stycznia 1936 roku i członkom porozumienia Baltwhite Timber Scheme poleca się nie podpisywać kontraktów, według których po 1. I. 1936 r. wypadłoby ładować i przewozić po stawkach niższych od ustalonych przez porozumienie stawek minimalnych.

MOŻLIWOŚCI GDYNI W ZWIĄZKU Z POSZUKIWANIEM DRÓG DLA TOWARÓW Z WYLOTEM PRZEZ PORTY BAŁTYCKIE.

Mimo zapewnień ze strony włoskiej Triest obecnie nie pracuje w warunkach całkiem normalnych: od paru miesięcy znikły z łamów prasy fachowej wszelkie materjały i liczby dotyczące bieżącej statystyki portowej — ruchu statków i towarów w Trieście. Ta okoliczność sama przez się wskazuje. że ruch tak wielkiego portu nie pozostał bez reakcji na fakt prowadzenia przez kraj jego wojny. Jak wiadomo Węgry, Austrja i Szwajcarja nie przyłączyły się do sankcyj, mimo to jednakże te kraje zaplecza zagranicznego Triestu starają się zabezpieczyć sobie inne korzystne wyloty dla swej ekspedycji tranzytowej.

Węgry podpisały w tych dniach umowę z Polską zapewniającą im stosowanie specjalnej taryfy do i od morskiego portu Gdyni, z ważnością od 1 stycznia 1936 r. Ze swej strony Węgry zobowiązują się do stosowania specjalnych taryf tranzytowych dla towarów idących z Gdyni i Gdańska do Jugosławji i Rumunji i dalej położonych i osiągalnych przez te państwa krajów, jak i w odwrotnym kierunku, t. zn. z tych krajów dalszych oraz Jugosławji i Rumunji przez Węgry do Gdyni i Gdańska.

Jugosławja obecnie dąży do nawiązania kontaktu z Gdynią nie tylko na drodze lądowej, lecz również i morskiej, jako z ośrodkiem rozdzielczo - zbiorczym północnej Europy, wobec czego linja porty jugosłowiańskie — Gdynia mogłaby częściowo działać jako dowozowa.

Również Turcja, jak wiadomo pragnie korzystać z Gdyni jako portu rozdzielczego i tranzytowego, wysyłając do Gdyni wzgl. odbierając towary z Gdyni na drodze tylko częściowo lądowej — bo z wykorzystaniem rumuńskiej Konstancy.

Międzynarodowe zestawienia dla rynku frachtowego za październik ujawniają już lekką zwyżkę frachtów w północnej Europie, przy dość znacznie zwiększonej ilości towarów w ekspedycji przez porty bałtyckie.

MIMO WOJNY WŁOCHY ROZBUDOWUJĄ SWE DALEKOBIEŻNE LINJE.

Trudności finansowe, w których się znajdują Włochy nie zrażają ich do rozbudowy swych połączeń z Dalekim Wschodem kosztem zakładania na stoczniach nowych jednostek. Lloyd Triestino rozpocząć ma niebawem budowę nowego statku dla linji Genua — Neapol — Shanghai o pojemności 20.000 t. brutto i szybkości drogowej 24 węzła. Prócz tego statku na linji tej kursować będą „Conte Rosso" i „Conte Verde", których maszyny ulegną przebudowie celem zwiększenia szybkości.

Prócz tego na linji Triest-Shanghai będą kursować dwa statki o szybkości 20-węzłowej i pojemności 18.000 t. br. każdy.

WALKA O USUNIĘCIE NIERÓWNEJ KONKURENCJI NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

Od dłuższego czasu zachodziły tarcia pomiędzy linją Black Diamond, uprawiającą żeglugę transatlantycką z Antwerpii, a nowozałożoną Red Star und Arnold Bernstein Linie, która przejęła statki i agendy zlikwidowanej z początkiem r. bieżącego Red Star Line. Początkowo utrudniano tej ostatniej linji przystąpienie do północno-atlantyckiej konferencji, obecnie zaś po kilkumiesięcznym pobycie linji Arnold Bernstein w gronie konferencji wszystkich 13 członków konferencji wystąpiło z niej, pozostawiając nową linję w osamotnieniu. Cały konflikt zasadniczo polegał na proteście przeciwko stosowaniu przez niemiecką linję t. zw. marek blokowanych (Sperrmarken), w kalkulacji stawek frachtowych. co stwarzało zdaniem innych linij wa-

runki nierównej, a nawet nieuczciwej konkurencji.

Początkowo wystąpiła z konferencji Black Diamond Line i za nią w odstępie kilkudniowym poszli pozostali członkowie konferencji (z dniem 13-go listopada br.) Na to z niemieckiej strony oświadczono gotowość zrezygnowania ze stosowania w rozliczeniach za fracht marek blokowanych. Równocześnie termin wypowiedzenia udziału wszystkich pozostałych członków w konferencji przesunięty został ich uchwałą na dzień 19 bm. Istnieje więc duże prawdopodobieństwo, że konferencja pozostanie nadal istnieć w poprzednim składzie i że do stanu dzikiej rywalizacji frachtowej na północnym Atlantyku nie dojdzie za cenę wyrzeczenia się linji niemieckiej systemu przydziału walut na frachty, będącego rozszerzeniem wewnętrznej przymusowej gospodarki Niemiec.

ZNACZNA OBNIŻKA OPŁAT ZA PILOTAŻ W PORTACH HOLANDJI.

Poczynając z dniem 1 listopada opłata za pilotaż statków morskich w portach holenderskich obniżona została w porównaniu do taryf dotąd obowiązujących o $^{6}/_{7}$.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W PAŹDZIERNIKU.

W ciągu października zawinęło do portu w Rotterdamie 1079 statków o łącznej pojemności 1.751.451 t. r. n. w tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 1.160 o pojemności 1.937.460 ton r. n. W ciągu 10 miesięcy roku ubiegłego zawinęło ogółem 10.506 statków o łącznej pojemności 17.149.635 t. r. n., gdy w tym samym okresie roku zeszłego zawinęło statków 11.067 o łącznej pojemności 17.607.063 t. r. n. jest to pod względem ilości statków spadek o blisko 10%.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

TYMCZASOWE INFORMACJE

dla eksporterów towarów polskich do Niemiec i dla importerów towarów niemieckich do Polski w ramach umowy gospodarczej z dnia 4. 11. 1935 r.

1. Wywóz do Niemiec wszelkich towarów, pochodzących z polskiego obszaru celnego, uzależniony jest w myśl postanowień umowy rozrachunkowej polsko-niemieckiej z dnia 4 listopada 1935 r. od złożenia przez eksportera polskiego w Urzędzie Celnym świadectwa rozrachunkowego na wywóz, stwierdzającego wypełnienie przez eksportera warunków, przewidzianych przy kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego*).

2. Świadectwa rozrachunkowe na wywóz wydają:

A) dla wszystkich towarów poza osobno wymienionemi, które zostaną dodatkowo podane:
   1) dla okręgu Izby Przemysłowo Handlowej w Warszawie — Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego (Zahan), Warszawa, Moniuszki 10.
   2) w innych okręgach Izb Przemysłowo-Handlowych — Delegaci Zahanu przy Izbach Przem. - Handlowych.

B) dla towarów osobno wymienion. — Urzędy Izby Rolnicze i Organizacje Branżowe, które zostaną dodatkowo podane.

*) Niezależnie od tego eksporter polski winien zaopatrzyć się we wszelkie dokumenty, wymagane przez władze polskie przy odprawie celnej wywozowej (świadectwo zwolnienia od cła wywozowego itd.) oraz przez władze niemieckie przy odprawie celnej towarów polskich (np. świadectwo weterynaryjne itd.)

3. Świadectwo rozrachunkowe na wywóz ważne jest w ciągu 1 miesiąca od daty wystawienia i służy do jednorazowej odprawy celnej.

4. W celu otrzymania świadectwa rozrachunkowego na wywóz eksporter polski składa we właściwej instytucji wzgl. organizacji z pośród wymienionych w p. 2 podpisaną deklarację dla Zahanu, dołączając równocześnie odpis faktury. Faktura polskiego eksportera obejmować musi cenę towaru franko granica polsko-niemiecka bez cła, t. zn. cenę towaru loco miejsce załadowania oraz koszty przewozu, ubezpieczenie do granicy polsko-niemieckiej itp.)

5. Kontrahent niemiecki eksportera polskiego winien uzyskać u swoich właściwych władz (Urzędy Dewizowe) odpowiednie zezwolenie dewizowe na wpłacenie należności za towar na rachunek Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse) w Berlinie. Jeżeli zobowiązanie nie opiewa na marki niemieckie, to równowartość zostanie obliczona w markach niemieckich po ostatnio znanym w chwili płatności średnim kursie urzędowym danej waluty, notowanym w Berlinie. Niemiecka Kasa Rozrachunkowa będzie komunikowała Zahanowi o kwotach wpłacanych w markach niemieckich.

6. W chwili płacenia przez importera niemieckiego należności za towar importowany z Polski do Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse), Kasa ta uznaje rachunek Zahanu u siebie w odpowiedniej sumie RM i przesyła Zahanowi awizo dla wypłaty eksporterowi polskiemu odnośnej sumy z rachunku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie w Warszawie.

Sumy na rachunku tym powstają z wpłat importerów polskich za towary sprowadzone z Niemiec.

Na podstawie awiza Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej Zahan uznaje eksportera polskiego odpowiednią sumą RM.

7. Wypłata należności za towar eksporterom polskim następuje w złotych w miarę wpływów z importu na rachunek Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie. Wypłaty następują w kolejności ustalonej datami wpłat RM. przez importerów niemieckich na r-k Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej.

8. Wypłata może nastąpić tylko wówczas, jeżeli Zahan otrzymał z Urzędu Celnego dowód dokonanej celnej odprawy wywozowej towaru w postaci poświadczonego odcinka świadectwa rozrachunkowego na wywóz. Dla ułatwienia kontroli Urząd Celny wydaje eksporterowi polskiemu drugi poświadczony odcinek tego świadectwa. O ile eksporter polski przy wydawaniu mu świadectwa rozrachunkowego na wywóz przedstawił tylko fakturę proforma, winien on, celem otrzymania należności, złożyć następnie w Zahanie odpis ostatecznej faktury.

9. Sumy, znajdujące się na rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse) oraz sumy znajdujące się na r-ku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie, nie podlegają oprocentowaniu.

10. Zahan nie ponosi odpowiedzialności za ewent. straty, mogące wyniknąć wskutek wahań kursu walut.

11. Tytułem zwrotu wszystkich kosztów Zahan pobiera opłatę 0,5% od sum fakturowych, nie mniej jednak niż 1 złoty i może żądać od eksportera polskiego zapłacenia połowy tej opłaty zgóry jeszcze przed zrealizowaniem w clearingu należności za towar. Zahan ma również prawo do zwrotu wydatków, dokonanych na życzenie eksportera.

12. W korespondencji z Zahanem należy powoływać się na Nr. tranzakcji, który składa się z Nr. konta klienta i Nr. danej tranzakcji.

13. Warunki, ustalone w p. 1—12, obowiązują od 20. XI. 1935 aż do odwołania.

Uwaga: Eksporterzy polscy, którzy zawarli tranzakcje wywozowe przed dniem wejścia w życie Umowy Rozrachunkowej Polsko - Niemieckiej z dnia 4 listopada 1935 r., a ich odbiorcy przed tą datą otrzymali zezwolenia Niemieckich Urzędów Nadzorczych (Überwachungsstelle) i właściwych Władz Dewizowych (Devisenstelle) na dokonanie importu do Niemiec, będą mogli otrzymać świadectwa rozrachunkowe na wywóz w Zahanie po złożeniu oświadczenia, że nie roszczą sobie do Zahanu pretensji o wypłacenie należności za towar w ramach tej Umowy Rozrachunkowej. W tym celu eksporterzy winni złożyć w Zahanie odpisy faktur eksportowych i zezwoleń władz niemieckich.

1. Przywóz do polskiego obszaru celnego wszelkich towarów pochodzenia niemieckiego uzależniony jest, w myśl Umowy Gospodarczej Polsko-Niemieckiej z dnia 4 listopada 1935 r., od złożenia przez importera polskiego w Urzędzie Celnym świadectwa rozrachunkowego na przywóz, stwierdzającego wypełnienie przez importera polskiego warunków, przewidzianych przy kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego.

2. Przy imporcie towarów wolnych do przywozu wystarczy złożenie w Urzędzie Celnym wymienionego w p. 1 świadectwa rozrachunkowego na przywóz.

3. Przy imporcie towarów zakazanych do przywozu importer musi złożyć w Urzędzie Celnym, poza świadectwem rozrachunkowem na przywóz, także pozwolenie przywozu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wydane w zwykłym trybie.

4. Pozatem importer winien złożyć w Urzędzie Celnym wszystkie inne dokumenty, wymagane przez obowiązujące przepisy polskie (np. zezwolenie weterynaryjne i t. p.)

5. Świadectwa rozrachunkowe na przywóz wydają:

w okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego (Zahan), — Warszawa, Moniuszki 10,

w okręgach wszystkich innych Izb Przemysłowo-Handlowych — Delegaci Zahanu przy tych Izbach.

6. Świadectwo rozrachunkowe na przywóz ważne jest 1 miesiąc od daty wystawienia i służy dla jednorazowej odprawy celnej.

7. Dokonywanie zapłaty dostawcy niemieckiemu za towar może odbywać się wyłącznie za pośrednictwem Zahanu. Bezpośrednie wpłaty eksporterowi niemieckiemu są niedopuszczalne.

8. Faktura niemieckiego dostawcy ma obejmować cenę towaru franko polsko - niemiecka granica bez cła, t. zn. cenę towaru loko miejsce załadowania oraz koszty przewozu i ubezpieczenia do granicy polsko-niemieckiej i t. d.

9. Celem uzyskania świadectwa rozrachunkowego na przywóz importer składa odpis faktury i asygnaty bankowej, stwierdzającej wpłacenie na rachunek Zahanu (P. K. O., Bank Handlowy w Warszawie, Powszechny Bank Związkowy w Polsce, Warszawa) należności za towar i opłaty Zahanu.

10. Wpłata za towar następuje w złotych po ostatnio znanym średnim urzędowym kursie dewizy Giełdy Warszawskiej według faktury niemieckiego dostawcy.

11. Przy tranzakcjach kredytowych możliwe jest uzyskanie świadectwa rozrachunkowego na przywóz za złożeniem weksli lub gwarancji bankowej (ogólnej, wydanej dla danego importera lub gwarancyj, wydawanych w poszczególnych wypadkach).

Wydawanie świadectw rozrachunkowych na przywóz bez zapłacenia w gotówce należności za towar możliwe jest tylko wówczas, jeżeli eksporter niemiecki stwierdził kredyt w fakturze.

Zabezpieczenie wekslowe lub bankowe musi być złożone w takiej walucie, na jaką opiewa faktura, z tem, że wpłata nastąpi w złotych w terminie płatności po ostatnio znanym urzędowym średnim kursie dewizy Giełdy Warszawskiej. Sposób i termin płatności musi być zgodny z fakturą niemieckiego dostawcy.

12. W myśl zasady, ustalonej w p. 7, importer polski, który korzysta z kredytu, podpisuje przed otrzymaniem świadectwa deklarację dla Zahanu, zobowiązując się, że nie dokona żadnych bezpośrednich wypłat dostawcy niemieckiemu oraz, że należność za towar uiści w złotych po ostatnio znanym urzędowym średnim kursie dewizy Giełdy Warszawskiej na Berlin w dniu płatności. Dzień płatności musi być oznaczony w deklaracji importera.

13. Z chwilą wpłaty złotych przez polskiego importera na rachunek Zahanu, Zahan uznaje rachunek niemieckiej Kasy Rozrachunkowej i przesyła jej awizo dla wypłaty dostawcy niemieckiemu odnośnej sumy z rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej. Sumy na rachunku tym powstają z wpłat importerów niemieckich za towary, dostarczane z Polski. Wypłaty następują w RM w kolejności, ustalonej datami wpłat złotych przez importerów polskich na rachunek Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie.

14. Sumy, znajdujące się na rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse) oraz sumy, znajdujące się na rachunku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie, nie podlegają oprocentowaniu.

15. Zahan nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne straty, mogące wyniknąć na skutek wahań kursu walut.

16. Zahan pobiera tytułem zwrotu wszystkich kosztów opłatę w wysokości ½% od sum fakturowych, nie mniej jednak niż 1 złoty, zastrzegając sobie prawo zwrotu wydatków dokonywanych na życzenie importera.

17. W korespondencji z Zahanem należy powoływać się na Nr. bieżacy wpłaty, o którym importer polski zawiadamiany jest specjalnym drukiem.

18. Warunki, wymienione w p. 1—17, obowiązują od 20 listopada 1935 r. aż do odwołania.

Uwaga: Importerzy polscy, którzy

a) uzyskali pozwolenie przywozu Ministerstwa Przemysłu i Handlu przed dniem 20. 11. 1935 r.

b) zawarli prywatne tranzakcje kompensacyjne i uzyskali zezwolenie niemieckich Urzędów Nadzorczych (Überwachungsstelle) i Władz Dewizowych (Devisenstelle) przed 20. 11. 1935 r., będą mogli otrzymać świadectwa rozrachunkowe na przywóz po przedłożeniu w Zahanie odpowiednich dokumentów.

REGULOWANIE UBOJU I HANDLU NIEROGACIZNĄ W NIEMCZECH.

Niedostateczna podaż mięsa wieprzowego oraz nierównomierny stan aprowizacji wielkich środowisk konsumcji w porównaniu z gminami wiejskiemi, skłonił ponownie Związek Centralny niemieckich hodowców bydła do wprowadzenia dalszych przepisów normujących zagadnienie uboju i zaopatrzenia. —

Nowe przepisy z 14. X. 1935 określają aż do odwołania kontyngent uboju świń w wysokości 70% (dotychczasowy ostatni kontyngent 80%) przeciętnego uboju z miesiąca października 1934 r. W ten sposób większy ubój na wsi ma być zniżony do tego poziomu.

Zaopatrywanie w bydło i nierogaciznę wszystkich rzeźni, fabryk przetworów mięsnych itp. ma się dla dokładniejszej kontroli dokonywać na targowisku danej gminy, do której te przedsiębiorstwa przynależą. Do wszelkich tranzakcyj przewidywane są wyłącznie gminy posiadające własne targowiska. Ubój bydła i nierogacizny poza okręgiem właściwej gminy dokonany być może tylko na podstawie specjalnego zezwolenia.

Wszelkie przedsiębiorstwa trudniące się handlem nierogacizną i bydłem mają zgłaszać w pewnym określonym terminie w okręgowym związku rolników (Kreisbauernschaft) ilość i rodzaj nierogacizny przeznaczony do uboju z podaniem miejsca pochodzenia i przeznaczenia. Okręgowe związki rolników zawiadamiać będą o transporcie odnośne władze sprawujące kontrolę nad ubojem.

Celem tych przepisów jest wprowadzenie dokładnej kontroli nad handlem bydła, pośrednictwem, ubojem i w pierwszym rzędzie zaopatrzeniem miast w świeże mięso (w szczególności wieprzowe) kosztem wsi zresztą, którym daje się równocześnie do zrozumienia, że na jakąkolwiek zwyżkę cen na bydło i nierogaciznę liczyć nie należy i że niedostarczenie na rynek świń nadających się do uboju jest akcją bezcelową i ogólnie biorąc szkodliwą.

UŁATWIENIA IMPORTU ŚRODKÓW SPOŻYWCZYCH DO BELGJI.

W związku ze stałą zwyżką cen rynkowych i detalicznych na niektóre artykuły żywnościowe rząd belgijski, celem zapobieżenia dalszym zwyżkom, wydał prowizorycznie kilka rozporządzeń na podstawie których:

1) ograniczenie dotyczące importu jaj do Belgji zostaje zniesione;

2) przydział zezwoleń przywozowych na mięso wieprzowe, słoninę i smalec jest znacznie rozszerzony — nie jest wymagane od importerów wykazanie się importem w latach bazowych;
3) pozwolenia przywozowe na masło będą przydzielane analogicznie do punktu 2-go osobom osiadłym w Belgji zainteresowanym importem tego artykułu jedynie przy uskutecznieniu opłaty licencyjnej obniżonej do fr. b. 4,50 od kg (dotychczas obowiązywała opłata fr. b. 8);
4) opłata celna od przywozu mięsa końskiego została zniesiona.

Rozporządzenia te ukażą się w najbliższym dzienniku urzędowym, są czasowe i mają obowiązywać do 31 grudnia rb., należy jednak spodziewać się przedłużenia tego terminu do lutego 1936 r.

UKŁAD DUŃSKO - POLSKI.

Podpisany w końcu października rb. układ z Danją ustala z mocą obowiązującą wstecz na okres od 1 września rb. do 31 grudnia rb. kontyngenty dewizowe dla niektórych towarów polskich, których przywóz w Danji podlega reglamentacji. M. in. zapewnienie przydziału dewiz mają konie i żołądki cielęce, chmiel, niektóre wyroby drzewne, przędza wełniana, rury, blacha cynkowa, niektóre maszyny i produkty naftowe.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 PAŹDZIERNIKA DO 7 LISTOPADA 1935 R.

BELGJA. Opłata licencyjna od masła została obniżona od 1. bm. do końca roku na 4,50 od kg.

BUŁGARJA. W myśl wiadomości ogłoszonych przez Dyrekcję Ceł niektóre gałęzie przemysłu będą mogły korzystać z bezcłowego przywozu określonych artykułów chemicznych.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Cypr.** Rozporządzenie z 1 sierpnia br. obniża cło na mąkę i pszenicę.
Malta. Rozporządzenie z 16 października zwalnia od cła t. zw. roślinę „kość słoniową".

CZECHOSŁOWACJA. W związku z wydanym zakazem eksportu broni (Inf. Eksp. Nr. 31) wprowadzono z mocą od 19. 10. 35 zakaz tranzytu broni i materjałów wojennych. Zakazowi tranzytu podlegają wszelkie środki przeznaczone do wojny chemicznej, materjały zapalające itp.

Z ważnością od 27. 10. 35 został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz melasy z poz. 21 czsł. taryfy celnej. Opłata manipulacyjna wynosi ¼% od ceny.

Z ważnością od 1. 11. br. do 9. 2. 1936 zostały ustalone następujące cła na tłuszcze: poz. 89 sadło wieprzowe i gęsie:
a) surowe 90 kc. (dotychczas 180 kc.),
b) wytopione 120 kc. (dotychczas 300 kc.)

DANJA. Opłaty wwozowe od zbóż zostały zmienione, poczynając od 26 października.

FRANCJA. Dekret z dnia 28. 10. 1935 zakazuje obywatelom francuskim i innym mieszkającym we Francji udzielania pożyczek bankom, instytucjom urzędowym, osobom prywatnym i prawnym we Włoszech w drodze bezpośredniej i pośredniej, następnie podpisywania pożyczek, zakupu obligacyj i akcyj, jako i otwierania kredytów.

„Journal Officiel" z 31. 10. 35 zawiera nowe rozporządzenia, mające na celu ułatwienia w zakresie likwidacji należności clearingowych.

Pozatem wydano około 300 dekretów m. in. w zakresie reorganizacji służby handlu zagranicznego, spraw podatkowych, monopolowych, w zakresie organizacji i pomocy dla rolnictwa, komunikacji itp.

Dnia 22 października został zniesiony zakaz przywozu na niektóre ryby morskie z Hiszpanji, oraz krajów objętych w grupie „inne".

Zostały wprowadzone w życie nowe przepisy regulujące przywóz broni.

„Journal Officiel" z 23 października br. zawiera dekret dotyczący clenia motorów gazowych i motorów Diesl'a.

Dekret ogłoszony 25 października podaje określenie wazeliny dla celów taryfikacyjnych.

Inny dekret z tegoż dnia uzupełnia przepisy o cleniu i taryfikacji książek.

Dn. 27 października został ogłoszony dekret podwyższający stawkę celną na czerń pochodzenia mineralnego.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Indochiny.** W Nr. 57 Dziennika Urzędowego ukazały się przesunięcia, wprowadzające w Indochinach dekrety francuskie o zmianach ceł na fartuchy i peleryny gumowe, kawę bezkofeinową, maszyny do liczenia, sardynki i inne konserwy rybne, oraz na maszyny do szycia i na obrabiarki. W tymże numerze dziennika urzędowego znajduje się obwieszczenie o wprowadzeniu dekretów francuskich dotyczących znakowania guzików, kluczy i wyrobów kauczukowych.

Tunis. Rozporządzenie francuskie z 16 sierpnia br. o przedłużeniu mocy obowiązującej szeregu rozporządzeń wprowadzających zmiany celne zostało ogłoszone w dzienniku urzędowym Tunisu z 18 października. W tymże numerze dziennika urzędowego ogłoszono również rozporządzenie francuskie z 31 sierpnia br. o tymczasowem dopuszczeniu po zniżonych stawkach celnych szeregu wytworów pochodzących ze Stanów Zjednoczonych i Porto-Rico.

GRECJA. Cło na ołów i glejtę ołowianą zostało dwukrotnie podwyższone.

Rozporządzenie z 26 sierpnia wprowadza zmiany celne dotyczące: preparatów chemiczno-technicznych (poz. 159 g. 20), nici z różnych substancyj, kapsli do min, t. z. lodówek (szaf chłodzących) oraz aparatów ziębiących.

HISZPANJA. Rozporządzenie z 19 października zawiera taryfikację płytek celuloidowych.

Z dniem 24 października weszły w życie zmiany celne obejmujące szereg wyrobów gumowych.

HOLANDJA. Przedłużone zostały zarządzenia kontyngentowe na następujących zasadach:
1. Trykotaże — ustawowo przysługuje 30% wartości, okres: 1 rok.
2. Zamki — ustawowo przysługuje 25% wagi — okres: 1 rok.
3. Śledzie świeże i solone — ustawowo przysługuje 40% wagi netto, okres: 7 mies.
4. Chleb — ustawowo przysługuje 60% wagi — okres: 1 rok.
5. Przędza ze sztucznego jedwabiu — ustawowo przysługuje 80% wagi netto — okres: 1 rok.

W związku z postanowieniem Komitetu Koordynacyjnego Ligi Narodów w sprawie zastosowania sankcyj finansowych Holenderskie Ministerstwo Skarbu łącznie z Bankiem Niderlandzkim poczyniło kroki, które pozwolą na ewentualne zastosowanie tych sankcyj z dn. 31 października rb.

IRLANDJA. Od 1. bm. zostały zniesione ograniczenia kontyngentowe dla przywozu saletry wapiennej.

KANADA. Rozporządzenie z 4 października br. ustanawia nową pozycję taryfy „olej perilla". przewidującą bezcłowy wwóz tego artykułu.

NIEMCY. Rozporządzenie z 26 października br. wprowadza zmiany w tekście taryfy polegające głównie na wprowadzeniu nowych obok dotychczasowych stawek celnych stosowanych przy zachowaniu odpowiednich warunków i formalności. Zmiany obejmują: śliwki, konie, smalec wieprzowy, oleomargarynę, t. zw. „premier jus", łój, odpadki z fabrykacji krochmalu z kukurydzy, nici kauczukowych, oraz aluminjum w surowym stanie.

PALESTYNA. Dziennik Urzędowy z 5 września zawiera nową listę wytworów palestyńskich dopuszczonych do bezcłowego wwozu do Syrji.

Zarządzenie ogłoszone 17 października zabrania wwozu i sprzedaży jaj nieopatrzonych napisem „importowane" w językach angielskim, arabskim i hebrajskim (jednocześnie).

Dziennik Urzędowy z 18 października zawiera rozporządzenie zmieniające dotychczasowe stawki celne na meble. Nowowprowadzone stawki będą działały hamująco na import gotowych mebli, ułatwią natomiast produkcję miejscową z importowanego surowca.

Dziennik Urzędowy Nr. 246 zawiera zmiany celne w zakresie następujących artykułów: mydła, aparatów filmowych, instrumentów i aparatów laboratoryjnych (innych, niż ze szkła, porcelany i t. p.), suszarek do zboża oraz artykułów zawartych w poz. 583, 591 i 592 (co do tary).

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał Celny rozstrzygnął sprawy dotyczące clenia płótna żeglarskiego, różnych instrumentów fornierowych, rękawiczek bawełnianych, siatkowych. oraz urządzeń do wyrobu płynu amoniakowego.

Urząd Skarbu postanowił wprowadzić cło antydumpingowe na żyto i mąkę żytnią pochodzenia polskiego, w wysokości od 100 kg 7,89 zł dla żyta i 10 zł dla mąki (w równowartości w dolarach). Jako prawdopodobną datę, od której powyższe cła będą obowiązywać, należy przyjąć dzień 1 grudnia br.

SZWAJCARJA. Zostaną udzielone dodatkowe kontyngenty na wwóz ziemniaków jadalnych. (Schweizer Handelsamtblatt z 29 października).

Rozporządzenie z 10 października podaje taryfikację dla kremu „Tho-Radia" oraz dla cholewek skórzanych.

Rada Związkowa postanowiła wprowadzić od 5-go bm. ograniczenia kontyngentowe na wwóz pewnych rodzajów fasoli. na skórę końską i wołową, na konfekcję męską z bawełny i jedwabiu, na rury miedziane i mosiężne, na wszelkiego rodzaju masę plastyczną, na dźwigi (żórawie) oraz na pstrągi.

SZWECJA. W związku z interwencjami państw, mających ze Szwecją bierny bilans handlowy projektowane jest stworzenie biura importowego, które zająć się ma zbadaniem możliwości przesunięć w źródłach zakupów zagranicznych.

WĘGRY. Ukazały się wyjaśnienia i decyzje taryfikacyjne dotyczące około 60 pozycyj taryfy.

W. BRYTANJA. W stosunku do Włoch wprowadzony został zakaz wywozu materjałów wojennych. Od dn. 29. 10. 35 obowiązuje bojkot finansowy Włoch, co oznacza przerwanie wszelkich interesów kredytowych.

W celu ułatwienia eksporterom angielskim wymiany z krajami, stosującemi restrykcje dewizowe, zostały wydane zarządzenia w sprawie gwarancji kredytów eksportowych. Od dnia 25. 10. 35 eksporter, który sprzedaje w efektywnej walucie angielskiej, może otrzymać niezwłocznie od Departamentu kredytów eksportowych gwarancję, że otrzyma 75% należności przypadającej od importera zagranicznego w ściśle oznaczonym terminie mimo istniejących w danym kraju ograniczeń dewizowych w celu uniknięcia dalszych zamówień. Zarządzenie to zabezpiecza eksportera nietylko przed stratą ubezpieczonej kwoty, ale również przed opóźnieniem płatności. Za opłatą niewielkiej premji eksporter, sprzedający w efektywnej walucie angielskiej, uzyskuje gwarancję, że otrzyma 75% należności przypadającej od wypłacalnego nabywcy po upływie 6 miesięcy od daty rachunku. Gwarancje normalnie są udzielane w wypadku sprzedaży za gotówkę lub na krótkoterminowy kredyt (do 90 dni) stosownie do zwyczajów rynkowych. Tranzakcje maszynami i artykułami podstawowemi, które wymagają dłuższego kredytu, będą jednak rozpatrywane przez Departament. Gwarancja będzie pozostawała w mocy dla wszystkich towarów wysłanych w ciągu 3 miesięcy, niezależnie od sytuacji, jaka może powstać w kraju odbiorczym. Premje nie są ustalone i zmieniają się w zależności od ryzyka.

Od 30 października podwyższone zostało cło dodatkowe (Additional duty) na wygięte drewniane umocnienia (pałąki usztywniające), kufrów i pudeł. Ogólne cło łącznie z dodatkowem wynosić będzie ¾ d od sztuki lub 20% ad valorem, jeśli ta ostatnia stawka da większą należność celną.

WŁOCHY. Dekret rządowy ustalił, że listy polecone wysyłane z Włoch zagranicę przed zalakowaniem mają być na poczcie kontrolowane w celu uniemożliwienia wywozu włoskich banknotów.

Ukazał się dekret z 4 października o bezcłowym kontyngencie dla stali i żelaza pochodzenia austrjackiego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma szwedzka interesuje się importem z Polski listew bukowych i jesionowych. P/28656/40/C.

Firmy Maltańskie interesują się importem tarcicy z drzew iglastych. P/28632/40/C.

Firmy Maltańskie interesują się importem sosnowej klepki do beczek. P/28632/40/C.

Firma wrocławska, wobec zamierzonego przesiedlenia się do Hiszpanji, zainteresowana jest w uzyskaniu przedstawicielstw firm polskich na rynku hiszpańskim w zakresie farb, artykułów farmaceutycznych i chemicznych wszelkiego rodzaju, jak również artykułów gumowych. azbestowych oraz drzewnych. — P/27256/21/M.

Firma syryjska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskiemi zainteresowanemi w eksporcie: artykułów elektrotechnicznych, ceramiki sanitarnej i elektrotechnicznej, odlewów żelaznych. Zainteresowane firmy polskie winny traktować tę sprawę jako pilną. P/28110/4E/Ro.

Firmy zainteresowane w eksporcie osi do rowerów zechcą nawiązać kontakt z Państw. Instytutem Eksportowym. P/28080/44/Ro.

Firma syryjska pragnie otrzymać w możliwie niedługim czasie oferty polskich firm, zainteresowanych w produkcji i eksporcie wyrobów elektrotechnicznych. P/28110/4E/Ro.

Firma w Beyrouth pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami wanien i rur żeliwnych. Sprawa jest dość pilna. P/28410/4E/Ro.

Firma angielska interesuje się zakupem w Polsce koszy. 26650/49/Sz.

Firma holenderska interesuje się zakupem w Polsce artykułów biurowych. 26993/61/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA R. 1935 DLA PRZEDSIĘBIORSTW SKUPU ZAWODOWEGO JAJ KURZYCH W CELACH EKSPORTOWYCH.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z r. 1934 Nr. 76, poz. 716) zezwala na prowadzenie w 1935 r. przedsiębiorstw skupu zawodowego jaj kurzych w celach eksportowych przy sumie skupu ponad 500.000 zł do 1.000.000 zł na podstawie półrocznych (zamiast całorocznych) świadectw przemysłowych kategorji 1-ej przedsiębiorstw handlowych.

Ulga będzie udzielana z urzędu bez obowiązku składania indywidualnych próśb o udzielenie ulgi.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

CZY GDYNIA ZE WZGLĘDU NA STOSOWANIE KART ROBOTNICZYCH POSPOLITEGO TYPU W PORCIE RYBACKIM I PRZEMYŚLE RYBNYM JEST NA POZIOMIE KONKURENCYJNOŚCI.

Być na poziomie konkurencyjności, możliwie nawet międzynarodowej — oto szczyt marzeń każdego energicznego kupca i przemysłowca. Jak wiadomo port nasz rybacki w Gdyni wraz z przemysłem rybnym stawiają sobie daleko sięgające zadania, dla osiągnięcia których muszą bezwzględnie być konkurencyjni jak w znaczeniu międzynarodowem, ze względu chociażby na dojrzewającą oddawna sprawę eksportu naszych konserw rybnych tak i ze względu na t. zw. „konkurencję" gdańskiego importu do kraju i tranzytu śledzi i gdańskiego przemysłu wędzarnianego.

Posłuchajmy jednakże głosu naszych kół zainteresowanych. Firmy portu rybackiego wypracowały wspólny memorjał, z którego dajemy wyjątek, dotyczący bolącej dla tych form sprawy stosowania pospolitych kart robotniczych w porcie rybackim:

„Na firmach portu rybackiego, tak importu jak i Tow. własnych połowów, ciąży obowiązek wykorzystania istniejących urządzeń, wybudowanych przez skarb Państwa kosztem sum przekraczających kilka miljonów złotych.

Aby urządzenia te mogły być wykorzystane w zupełności, firmy portu rybackiego muszą mieć możność pracowania konkurencyjnie w stosunku do W. M. Gdańska, przez które przechodzi obecnie dwie trzecie importu śledzi solonych. Ostatnie zarządzenia przymusowe korzystania z robotników z kartami portowemi uniemożliwiają konkurencję.

Robotnik fachowy i wykwalifikowany przy śledziach solonych pobiera w Gdańsku 73 groszy na godzinę.

Robotnik z kartą portową w Gdyni pobiera 1,16 zł za godzinę chociażby zupełnie się nie znał na wykonywanej pracy, i chociażby wydajność jego pracy była dwukrotnie mniejsza od robotnika gdańskiego.

Przeładunek śledzi solonych wymaga wielkiej znajomości i specjalizacji. Śledzie w beczkach znajdują się na statku i idą do wagonów kolejowych bez żadnego opakowania, gdyż w takich samych beczkach docierają do najmniejszego odbiorcy w kraju. Nieznaczne uszkodzenie w czasie przeładunku powoduje natychmiastową utratę wartości handlowej towaru i straty dla importera pracującego w Gdyni. Towar wyładowywany ze statku musi być natychmiast wysortowany nietylko pod względem dziesiątków marek, ale i pod względem jakości. Fachowy robotnik zwyczajnem opukaniem beczki na zewnątrz stwierdzi stan towaru w beczce (pod względem napełnienia solanką), gdyż beczki, z których wyciekła częściowo solanka, należy natychmiast uzupełnić nową solanką. Fachowy robotnik usuwa na bok beczki uszkodzone celem dokonania naprawy i sam potrafi taką naprawę dokonać. Fachowy robotnik potrafi toczyć beczkę nie uszkadzając jej, tak do magazynu jak i do wagonów kolejowych. Fachowy robotnik potrafi przepakować na nowo wysypane śledzie z uszkodzonej beczki. Fachowy robotnik potrafi usłuchać każdej rady właściciela towaru, podczas gdy robotnik z kartą portową ma w pogotowiu na każdą uwagę stek obelg nie wyłączając pogróżek, gdyby właściciel towaru miał zamiar wnieść zażalenie do Biura Pośrednictwa Pracy. Uniwersalny robotnik z kartą portową nie wyspecjalizowany dobrze w dziale śledziowym, naraża firmy portu rybackiego na

straty powodując czasem uszkodzenia zupełnie dobrych beczek. Co do szybkości pracy, to wystarczy powiedzieć, że jeżeli poprzednio fachowi robotnicy bez kart, załadowali wagon za 15 minut, to niewyszkoleni robotnicy portowi potrzebowali na tą samą pracę 60 m. Jeżeli w Gdańsku koszt wyładunku ze statku jednej beczki kalkuluje się 10 groszy, to w Gdyni wyszkoleni robotnicy bez kart 12 groszy za beczkę dużą, a robotnicy portowi z kartami powodują koszta dochodzące do 26 groszy od beczki.

W tych warunkach nie należy się dziwić koncentracji importu śledzi w Gdańsku.

Kwestja kosztów przeładunku jest dla firm importowych portu rybackiego sprawą dużej wagi. Nie rozwiąże tu zagadnienia udzielenie dalszej ilości kart dla robotników już wyspecjalizowanych, gdyż specjalnie w Gdyni ma się do czynienia z ruchliwością elementu robotniczego, tak że robotnicy z portu rybackiego będą obciążali port handlowy.

Wyjściem z sytuacji byłoby albo wyłączenie portu rybackiego z pod działania obowiązujących obecnie przepisów (podobnie jak zrobiono z portem wojennym), albo też udzielenie firmom portu rybackiego zezwolenia na zatrudnienie i szkolenie potrzebnej ilości pracowników, dla których byłyby wydawane karty portowe z ważnością tylko w danej firmie, a tracące swą ważność po opuszczeniu firmy".

KRONIKA.

— **SEZON POŁOWÓW YARMOUTHSKICH MA SIĘ KU KOŃCOWI.** Przebywający w Anglji korespondent Portu Rybackiego p. T. Serwa tak charakteryzuje przebieg tegorocznego sezonu:

Na początku sezonu w ciągu mniej więcej ośmiu dni ceny były najniższe w stosunku do obecnych. Po tym okresie nastały duże sztormy i deszcze, co przyczyniło się do obniżenia połowów. Była to przeszkoda nieprzewidziana i dlatego solarze nie skorzystali w zupełności z poprzednich niskich cen, a nawet nie zasolili odpowiedniej ilości beczek sprzedanych poprzednio Sowietom. Musieli więc solarze zakupywać świeże śledzie po wyższych cenach, celem wykonania zamówień. Pozatem do wzrostu cen przyczyniały się olbrzymie zakupy świeżych śledzi w lodzie dokonywane przez Niemcy, które po raz pierwszy po depresji ekonomicznej zakupywały tak wielkie ilości śledzi. Z powodu więc wysokich cen istniało bardzo małe ożywienie na rynku zakupów solonych śledzi, w oczekiwaniu na lepszą konjunkturę czyli na obniżkę cen. Było to tembardziej uzasadnione, że dalsze połowy yarmouthskie tj. począwszy od pełni księżyca (10 listopada) tak dalece się poprawiły, że sfery zainteresowane w Anglji uchwaliły szybkie zakończenie sezonu, gdy ilość zasolonych beczek dojdzie do 390.000 sztuk. Dzięki więc tym zarządzeniom udało się utrzymać ceny na dość wysokim poziomie, może nawet za wysokim poziomie w stosunku do istniejących zapasów i możliwościach sprzedaży.

Polskie połowy śledzi na Morzu Północnem będą zapewne nieco mniejsze od wyników zeszłorocznych. Celem podołania zamówieniom Tow. „Mewa" musiało pewne ilości śledzi przepakowywać do beczek handlowych również i w Holandji.

— **EKSPORT WĘGORZY I ZAKUPY ŁOSOSI DLA EKSPORTU.** Co roku część węgorzy z połowów przybrzeżnych zakupuje się dla celów eksportu. Z obecnego sezonu węgorzy sprzedano do Danji 15.000 kg, do Szwecji 5.000 kg i do Gdańska 3.800 kg. Węgorze te zabierają kutry duńskie i szwedzkie w stanie żywym. Jeśli zaś chodzi o łososie wiślane, najbardziej cenione zagranicą, to eksportem tym trudnił się zawsze Gdańsk, na którego terenie łowi się przeważnie te łososie, a resztę dokupuje się w Polsce. Łososie skupywane na terenie polskim nie podawał Gdańsk do kontyngentów umowy polsko - gdańskiej, gdyż skup ten dokonywany przez osoby trzecie i dowożony Wisłą do Gdańska trudno było zauważyć. Zasługuje więc na uwagę korzystna zmiana jaka zachodzi w tym handlu w obecnym sezonie wiślanym łososi, gdyż łososie te zakupuje już bezpośrednio spółdzielnia Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich w Gdyni. (Komun. Portu Rybackiego).

— **WZNOWIENIE POŁOWÓW POD BORNHOLMEM.** Nieznaczne zapasy dorszy z polskich połowów, jakie zamrożono w okresie letnim wyczerpały się już zupełnie, czyli w czasie zaczynającego się najlepszego okresu sprzedaży ryb morskich spotkaliśmy się (podobnie jak w roku ubiegłym) z brakiem dorszy i flądwithout. Celem zaradzenia tej sytuacji wysłała spółdzielnia Pol. Zj. Ryb. Morskich trzy kutry (dwa z Gdyni i jeden z Helu) na połowy w okolice wyspy Borholm.

W roku przyszłym, po wybudowaniu specjalnej zamrażalni i rozbudowie pomieszczeń chłodniczych, zapewne będzie można przygotować odpowiednie zapasy dorszy i fląder mrożonych.

(Komun. Portu Rybackiego).

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH W DRUGIEJ DEKADZIE LISTOPADA 1935 R.

na podstawie danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.

Masło.

Okres sprawozdawczy minął w atmosferze spokojnej, lecz przy tendencji naogół stałej. Obawa panująca w londyńskich kołach handlowych w pierwszej połowie listopada na skutek znacznych różnic cen, ustąpiła miejsca pewnej ufności w stałość rynku. — Ceny wykazywały w okresie sprawozdaw-

czym nieznaczne tylko wahania i utrzymywały się według biuletynu Giełdy Towarowej w Londynie z dnia 22 b.m. na następującym poziomie:

masło australijskie

100-103 w równym okresie 1934 r. 71-74

masło nowozelandzkie

101-104 w równym okresie 1934 r. 73-75

masło afrykańskie

94- 98

masło duńskie

123-124 w równym okresie 1934 r. 117

masło holenderskie

107-109 w równym okresie 1934 r. 88-92

masło łotewskie

102-106 w równym okresie 1934 r. 70-73

masło litewskie

100-104 w równym okresie 1934 r. 70-76

masło syberyjskie

98-102 w równym okresie 1934 r. 71-72

masło polskie

96- 97 w równym okresie 1934 r. 66-68

Popyt w dalszym ciągu oceniany jest na 9 miljonów kg. tygodniowo, co zapewnia szybkie zrealizowanie bieżących dostaw świeżego masła. Dostawy te wynosiły w październiku

1935	1934	1933 r.
714.870	729.383	600.353 cwts

a za okres od stycznia do października

1935	1934	1933 r.
8 206 248	8 407 386	7 376 840 cwts

Z cyfr tych wynika, że zarówno w październiku r. b. jak i za okres pierwszych 10 miesięcy b. r. dostawy do Anglji wykazują spadek w stosunku do dostaw zeszłorocznych. Szczególnie zmniejszył się eksport z Danji, Szwecji, Estonji, Finlandji i Rosji, jak również Nowozelandji i Argentyny. — Zwiększyły się natomiast dostawy z Australji, Afryki Południowej, Kanady oraz innych dominionów, z Holandji, Łotwy, Litwy oraz Polski, której udział przedstawia się jak następuje:

od stycznia do października

1935	1934	1933 r.
82 234	49 245	213 cwts

1935	1934	1933 r.
16.483	87	5 cwts

w październiku

Zapasy w chłodniach angielskich wynosiły w dniu 9. 11. 35 r. 536.004 skrzyń, wobec 609.308 skrzyń w dniu 26. 10. 35 r. i 693.901 skrzyń w dniu 12. 10. 35 r., natomiast zapas w chłodniach stwierdzony w dniu 10. 11. 34 r. wynosił 877.633 skrzyń, a w dniu 11. 11. 33 r. 565.130 skrzyń. Sezonowo zwiększone dostawy z krajów produkcji południowej kuli ziemskiej nie osiągnęły jeszcze zeszłorocznego poziomu.

Notowanie kopenhaskie pozostało w ciągu okresu sprawozdawczego bez zmiany na 220.— koron za 100 kg. w stosunku do koron 200,— notowanych pod koniec listopada roku 1934 i 1933.

Eksportu do Niemiec jeszcze nie podjęto.

Rynek krajowy wykazywał w ciągu okresu sprawozdawczego tendencję wybitnie spokojną przy cenach niejednolitych. — Eksport trwa z wszystkich części Polski i uprawiany jest w woj. zachodnich w bardzo znacznym rozmiarze.

Jaja.

Ceny utrzymują się na poziomie z ubiegłego tygodnia. W dniu 25 b. m. płacono za towar świeży zł. 130,—, gwarantowanej świeżości zł. 140,— za skrzynię 24-kopową loco Poznań. W drobnym hurcie notowano jaja świeże zł. 1,50, gwarantowanej świeżości zł. 1,60 za mendel.

WYDAWNICTWA

BROSZURA O OBNIŻCE KOMORNEGO I O ZMIANACH PODATKU OD LOKALI.

Obchodzący żywo lokatorów jak i właścicieli domów dekret P. Prezydenta Rzeczypospolitej o obniżce komornego i o zmianach podatku od lokali oraz nowy tekst ustawy o ochronie lokatorów znoszący ochronę dla większych mieszkań oraz dla lokali handlowych I do III kategorji świadectwa przemysłowego, został wydany w formie broszury o objętości 48 stron, przez księgarnię Wł. Wilaka w Poznaniu ul. Podgórna 10. Cena książki 90 groszy.

PRZETARG NA RÓŻNE MATERJAŁY OGŁOSZONY PRZEZ DYREKCJĘ P.K.P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) drelichu szarego, bronzowego, płótna tapicerskiego, oponowego, brezentowego na dachy, czarnego na fałdziaki (harmonijki), lnianego białego, czerwonego bawełnianego na chorągwie, neslu.

2) tygli grafitowych.

3) drutu żelaznego zwykłego i kolczastego oraz gwoździ różnych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniu 6. 12. 1935 r. (poz. 1) 10. 1. 1936 r. (poz. 2) i 14. 1. 1936 r. (poz. 3).

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr. 255 z dn. 6. 11. 1935 roku.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	25. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	27. 11.
s/s CAPELLA*	2. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	4. 12.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	29. 11.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	25. 11.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	27. 11.
s/s CAPELLA*	2. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	4. 12.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	2. 12.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	2. 12.
s/s ACHILLES*	9. 12.	co tydzień	s/s ACHILLES	9. 12.
		Ryga		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
s/s FALKEN	8. 12.	**Ryga — Liepaja**	s/s FALKEN	27. 11.
	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*		11. 12.
		co 2 tygodnie		25. 12.
		LITWA		
s/s FALKEN	8. 12.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	27. 11.
	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*		11. 12.
		co 2 tygodnie		25. 12.
s/s MARIEHOLM*	7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 12.
	21. 12.	co 8 dni		21. 12.
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	7. 12.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	26. 11.
	21. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*		10. 12.
		co 14 dni		24. 12.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 12.
	21. 12.	co 10 dni		21. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	27. 11. 11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	28/30. 11. 12. 12.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	2. 12.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	2. 12.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s TCZEW s/s ALBERT s/s JACOBA s/s E. RUSS	26. 11. 30. 11. 3. 12. 7. 12.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s TCZEW s/s ALBERT s/s JACOBA s/s E. RUSS	26. 11. 30. 11. 3. 12. 7. 12.
		Bremen		
s/s HERO* s/s ACHILLES*	2. 12. 9. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s HERO* s/s ACHILLES*	2. 12. 9. 12.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	27. 11. 4. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN	28. 11. 5. 12.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	26. 11. 10. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	26. 11. 10. 12.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS s/s BRISK	26. 11. 2. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s BRISK s/s AKERSHUS	2. 12. 10. 12.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA s/s JAEDEREN	3. 12. 17. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	9. 12. 23. 12.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	2/4. 12. 17/18. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	5. 12. 19. 12.
s/s BALTONIA*	25/27. 11. 9/11. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA*	28. 11. 12. 12.
		Hull		
s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	25/27. 11. 2/4. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co tydzień	s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	28. 11. 5. 12.
s/s KATHOLM s/s UFFE s/s HINDSHOLM	27. 11. 4. 12. 11. 12.	**Manchester/Liverpool** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM s/s UFFE s/s HINDSHOLM	27. 11. 4. 12. 11. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	30. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	30. 11.
s/s HAGUE	7. 12.	co tydzień	s/s HAGUE	7. 12.
		HOLANDJA		
s/s AMAZONE	2. 12.	**Amsterdam**	s/s AMAZONE	2. 12.
s/s TIBERIUS	9. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TIBERIUS	9. 12.
s/s PERSEUS	16. 12.	co tydzień	s/s PERSEUS	16. 12.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	26. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	27. 11.
s/s PUCK	3. 12.	co tydzień	s/s PUCK	4. 12.
s/s JUNO	28. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUNO	28. 11.
s/s FORTUNA	5. 11.	1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA	5. 11.
s/s NIOBE	9. 12.		s/s NIOBE	9. 12.
s/s BUTT	2. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	2. 12.
s/s BUSSARD	12. 11.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	12. 12.
s/s WIBORG	ok. 9. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 9. 12.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	26. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	27. 11.
s/s HEL	3. 12.	co tydzień	s/s HEL	4. 12.
s/s ŚLĄSK*	10. 12.		s/s ŚLĄSK*	11. 12.
s/s BUTT	2. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	2. 12.
s/s BUSSARD	12. 12.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	12. 12.
		(Rummel & Burton)	s/s SONGDAL	29. 11.
—		co 3 tygodnie	s/s EIKHAUG	17. 12.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	3. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	7. 12.
	17. 12.	co 2 tygodnie		21. 12.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	23. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s PORTO	6. 12.	co 2 tygodnie	s/s PORTO	6. 12.
		Valencia — Barcelona	—	
s/s NEPTUN	26. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*		
s/s ALFO	30. 11.	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s IBERIA 25. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s PALERMO 27. 11. s/s ALBANIA 11. 12.
s/s BROHOLM 13. 12. s/s TOMSK 12. 1.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM 13. 12. s/s TOMSK 12. 1.
Statek 11. 12.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	Statek 12. 12.
	PORTY LEWANTU	
m/s NORDLAND* 29. 11. m/s VIKINGLAND* 2. 12. s/s BIRKALAND* 13. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s NORRUNA 29. 11. m/s NORDLAND* 4. 12. m/s VIKINGLAND* 13/14. 12.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL* 29. 11. s/s EIKHAUG 17. 12. s/s KALER 31. 12.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA* 20/21. 12.
	B. Porty dalsze	
s/s SAGAPORACK* 7. 12. s/s CITY OF FAIRBURY* 13. 12	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK* 27. 11. s/s CLIFFWOOD* 7. 12. s/s ARGOSY* 14. 12.
m/s PIŁSUDSKI* 26. 11. 21. 12.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 30. 11.
s/s PORTO 6. 12.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PORTO 6. 12.
m/s PACIFIC 4. 12.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	—
s/s ORIENT 28 11. s/s HERAKLES 11. 12. s/s ATLANTA 25. 12. s/s EQUATOR 12. 1. s/s URA 26. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MODESTA 26. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s HAMMAREN	28. 11.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques**		
m/s KLIPPAREN	24. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s HAMMAREN	28. 11.
m/s HAMMAREN	1. 3.	co miesiąc		
m/s KAAPAREN	3. 3.			
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s GLENAPP	26. 11.
		co 3 tygodnie	s/s CITY OF HEREFORD	30. 11.
			s/s BELLEROPHON	21. 12.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	s/s RINDA	16. 12.
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
m/s RYDBOHOLM	4. 12.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s THALATTA	8. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s UDDEHOLM	10/14. 12.
m/s TORTUGAS	12. 12.	co 3—10 dni na wejściu		
		co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s NASHABA	12. 12.	co miesiąc	s/s NASHABA	13. 12.
s/s CRANFORD	14. 12.		s/s CRANFORD	15. 12.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

27 listopada:

s/s CITY OF HEREFORD lin. po ładunek do portów Dalekiego Wschodu, PAM.
s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, Amer. Scant. Line.
s/s PALERMO lin. do portów Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s KATHOLM lin. z Manchester i Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska dla ładowania do Londynu, Pol. Zj. Korp. Bałtycka.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s JACOBUS po drzewo, PAM.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, Speed.
s/s SADO po węgiel, Speed.
s/s FRIESLAND po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ERIKA SCHÜNEMANN ze złomem, PAM.
m/s SKJÖLDBORG po węgiel, PAM.
m/s NEPTUN po węgiel, PAM.
ż/m PAX po makuchy, Rummel & Burton.
m/s CARING ze złomem, PAM.

28 listopada:

s/s ORIENT z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
s/s JUNO z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
m/s HAMMAREN lin. z południowej i zach. Afryki dla wyład. i ładowania, Bergenske.
ż/m HENDRIKA JOHANNA dla ładowania, Behnke & Sieg.
s/s MARTIN GOLDSCHMIDT z fosfatami, PAM.
s/s KJELL BILLNER po węgiel, Speed.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s GUNDBORG SEGRELL po węgiel, Speed.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.

29 listopada:

m/s NORDLAND lin. z portów lewantyńskich dla wyładowania, Pol. - Lewant.
s/s SONGDAL lin. po ładunek do Antwerpji i portów lewantyńskich, Rummel & Burton.

s/s VARANGFFJELL z ładunk. koncentratów, Behnke & Sieg.
s/s BELGIEN, po węgiel, Lenczat.
s/s UNION po węgiel, Progress.

30 listopada:

s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth lin. dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s ALFA lin. z portów Sycylji i Hiszpanji z owocami, PAM
s/s STEINSTAD z rudą, Behnke & Sieg.
s/s HAKEFJORD po cukier, Behnke & Sieg.
s/s BRITTE po węgiel, Speed.
s/s TRUDE SCHENEMAN ze złomem, PAM.
s/s ILMENAU ze złomem, Rummel & Burton.
s/s LEESEE ze złomem, PAM.

1 grudnia:

s/s ELLAVORE dodatk. lin. z drobnicą i złomem, PAM.
s/s FORTUNATUS po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SENSAL ze złomem, Rummel & Burton.
s/s VEGA po węgiel, PAM.
s/s GALEON po węgiel, PAM.

2 grudnia:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. (lub 4-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 4-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s AMAZONE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HERO lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s BRISK lin. z portów wschodnio - norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s VIKINGLAND lin. z portów lewantyńskich dla wyładowania Pol. - Levant.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

3 grudnia:

s/s WARSZAWA lin. z Havre z pasażerami i towarami, Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s JACOBA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Prowe.
s/s URSA lin. z portów zach.-norweskich tylko dla wyładowania, Bergenske.

4 grudnia:

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
m/s PACIFIC lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
m/s NORDLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich, Pol. - Levant.

5 grudnia:

m/s RYDBOHOLM lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu) tylko dla wyładowania bawełny i towarów, Bergenske.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

6 grudnia:

s/s PORTO lin. z portów Marokka, Portugalji i Hiszpanji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s FRANKRIG po węgiel. PAM.